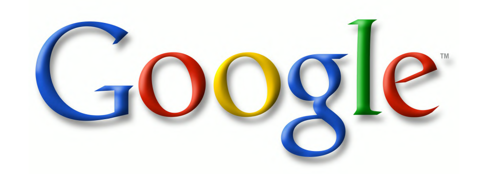
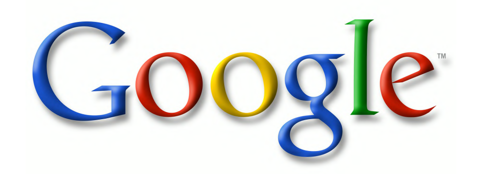
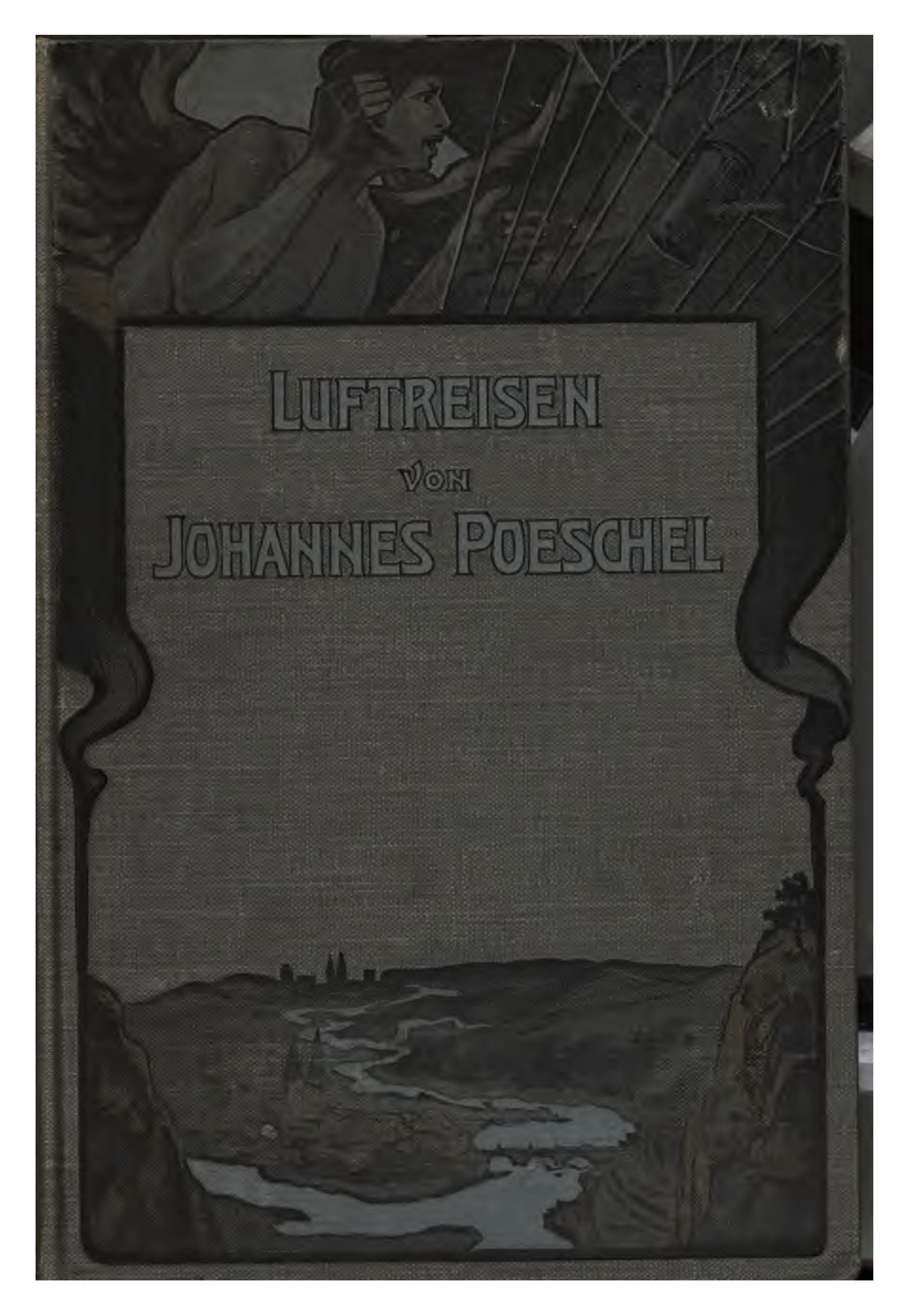
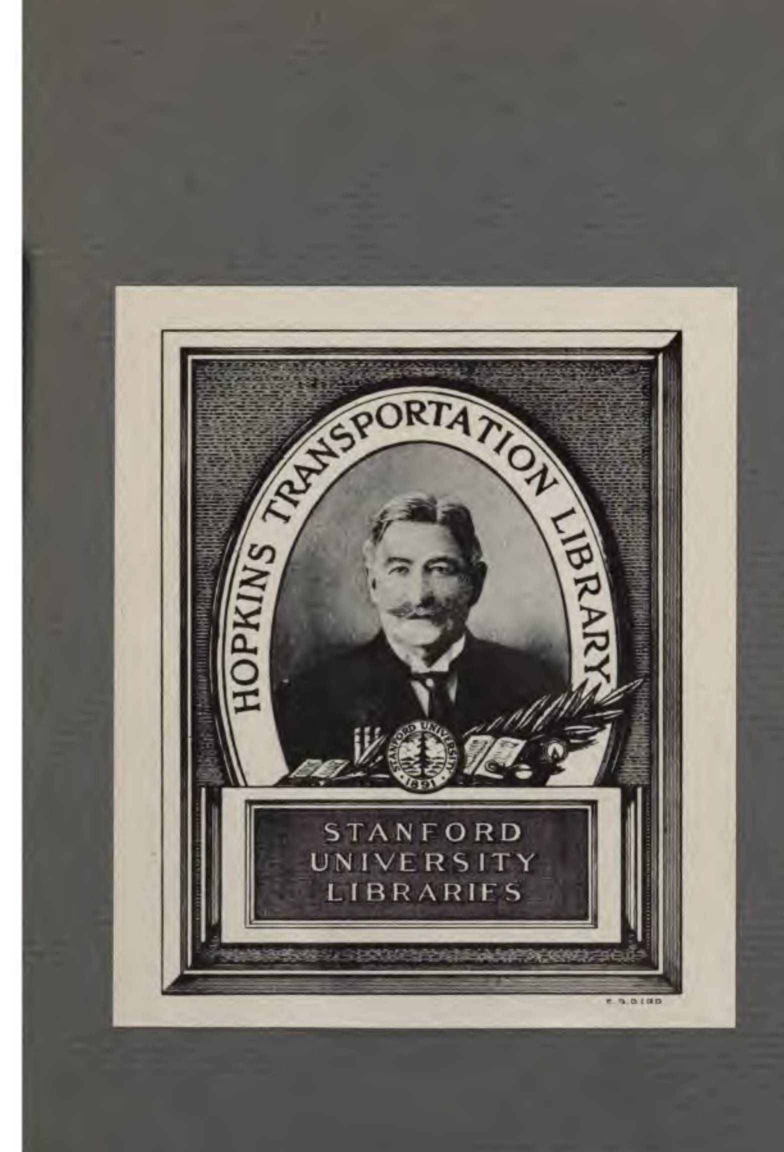





LUFTREISEN
VON
JOHANNES POESCHEL


HOPKINS TRANSPORTATION LIBRARY
STANFORD UNIVERSITY 1891
STANFORD
UNIVERSITY
LIBRARIES





LUFTREISEN





LUFTREISEN

von

JOHANNES POESCHEL

□□

Mit 44 Bildern und zwei Karten
sowie vier Fahrtkurven und drei Karten im Text



LEIPZIG
FR. WILH. GRUNOW
1908



DEM BERLINER VEREIN
FÜR LUFTSCHIFFAHRT



Inhalt

Vorwort

Die Welt steht jetzt im Zeichen der Luftschiffahrt. Kein Tag vergeht mehr, ohne daß uns die Zeitungen von neuen Ereignissen und Erfolgen auf diesem Gebiete zu berichten hätten, von dem Wettbewerb der Völker um die Einführung einer neuen Kriegsmacht zur Beherrschung der Luft neben der Macht zu Lande und zu Wasser, von dem Kampfe der Meinungen, ob dem lenkbaren Ballon die Zukunft gehöre oder mehr der Flugmaschine, dem Flieger mit der Losung „Schwerer als die Luft“ nach dem Vorbilde der Vögel, von Ergebnissen der Luftschiffahrt im Dienste der Wissenschaft, von weiten und kühnen Fahrten über Land und Meer. Und was sie mitteilen, wird mit Spannung gelesen und in allen Kreisen lebhaft besprochen.

So dürfen auch die hier gebotnen Fahrtenberichte wohl auf einige Teilnahme hoffen. Es ist kein Berufsluftschiffer, der dazu das Wort ergreift, sondern ein Mann, dessen Lebensarbeit von der Luftschiffahrt weit abzuliegen scheint. Beinahe fünfzigjährig bestieg er zum erstenmale den Ballonkorb, da aber hat es ihn gepackt und wird ihn nicht wieder loslassen, solange die nötige körperliche Frische bei ihm noch vorhält. Wieviel hat er doch der Beschäftigung mit der Luftschiffahrt zu danken! Neben verantwortungsvollen und reiche Befriedigung gewährenden Berufsaufgaben war sie es, die ihm bitterstes Leid ertragen half, sie hat ihm in den letzten Jahren immer neue Kraft und Schaffensfreudigkeit für sein Amt verliehen, hat ihn gelehrt,

nicht bloß die Oberfläche unsers Planeten, sondern auch menschliche Verhältnisse aus einer Höhe zu betrachten, die das Kleine und Unbedeutende dem Blicke mehr entschwinden, das Herz freier und leichter schlagen läßt und vor kleinlicher Verstimmung bewahrt, sie hat ihm außer unvergleichlichem Genuß eine Fülle geistiger Anregungen geboten, wie er sie vorher nicht erwartet hätte. Die berufsfreie Zeit eines ganzen Lebens würde kaum ausreichen, ihnen allen gebührend nachzugehn, geschweige denn der Rest, der einem Fünfziger verbleibt. Es sind ja so zahlreiche Gebiete menschlichen Wissens und Könnens, zu denen die Luftschiffahrt in Beziehung steht, und denen man bei mehr als flüchtiger Berührung mit ihr fast unvermerkt nahe tritt*): Mathematik und Physik, Technik und Kriegswissenschaft, Aerologie und Wetterkunde, Astronomie und Vogelkunde, Photographie und Photogrammetrie, Topographie und vor allem die Erdkunde, deren hervorragendstes Anschauungsmittel der Luftballon ist.

Die „Laiengeographie im Ballon", wie ich sie nennen möchte, verdient es vor allem, von dem Luftreisenden, den nicht bestimmte andre Gründe zum Auffahren veranlassen, beachtet und gepflegt zu werden, ihr namentlich hat auch der Verfasser sich zugewendet. Freilich sind es erst wenige Fahrten, die er in den drei Jahren bis zum Abschluß dieser Schrift unternommen hat, immerhin hat er auf diesen fünfzehn Reisen bei einem Gasverbrauch von 15400 Kubikmetern 4900 Kilometer zurückgelegt und Deutschland fast nach allen Richtungen, auch ein gut Stück Ausland, überflogen.

Der mit der Luftschiffahrt Vertraute wird leicht herausfinden, daß die Fahrtenberichte zugleich einen Entwicklungsgang vorführen. In den ersten Aufsätzen hätte auf Grund späterer, bei selbständiger Ballonführung gemachter Erfahrungen nachträglich manches geändert werden können,

*) Weiter ausgeführt vom Verfasser in Westermanns Monatsheften, Oktober und November 1907: Der Gebildete und die Luftschiffahrt.

doch wäre die Unmittelbarkeit der teils schon während der Fahrt, teils gleich danach gemachten Aufzeichnungen dadurch leicht beeinträchtigt worden.

Möchte das Buch dazu beitragen, solche aufzuklären und zu bekehren, die in der Luftschifferei noch immer nichts weiter als einen müßigen und gefährlichen Sport erblicken, möchte es ihr neue Freunde und Anhänger gewinnen zu deren eigner Befriedigung und Freude. Wem es als Lebensaufgabe zugefallen ist, bei täglicher anstrengender Arbeit aus seinem Innern wie aus einem unversieglichen Born zu schöpfen, wer etwa als Mann der Feder weiten Kreisen unsers Volkes in den Spalten viel gelesner Blätter immer neue geistige Nahrung bieten soll, oder wer Tag für Tag einem auserlesnen Teile deutscher Jugend gegenübersteht und in nie ermattender Frische anregen und begeistern möchte, für den kann es zur Erhaltung dieser Schwungkraft nichts Besseres geben, als nebenbei Luftschiffer zu werden; und wessen Stellung es mit sich bringt, daß er auch andern als den unmittelbar von ihm vertretnen Wissenszweigen seine Teilnahme zuzuwenden und für ihre Rechte einzutreten hat, dem bietet sich hier ungesucht günstige Gelegenheit, mit vielem näher vertraut zu werden. Da leben Kenntnisse wieder auf, „die längst man vergessen geglaubt", andre gilt es neu zu erwerben, und jedem Zuwachs an Kenntnis ist sein Lohn gewiß in der Vertiefung und Veredlung des Genusses bei der nächsten Auffahrt.

Dem Berliner Verein für Luftschiffahrt widme ich das Buch und versuche damit einen Teil der Dankesschuld abzutragen, in der ich mich ihm gegenüber fühle. Ohne ihn wäre meinem Leben eine der wertvollsten Bereicherungen seines Inhalts entgangen, er allein hat mir die Möglichkeit geboten, diese Luftreisen zu unternehmen. Von all den Männern, die mir dabei förderlich waren, nenne ich in Dankbarkeit wenigstens drei, den Vorsitzenden des Vereins Geheimen Regierungsrat Professor Busley sowie Hauptmann von Kehler und Dr. Bröckelmann,

die beide sich meiner Ausbildung zum Ballonführer besonders angenommen haben, und die als Vorsitzende des Fahrtenausschusses mit nie versagender Liebenswürdigkeit meinen bisweilen recht weitgehenden Wünschen entgegengekommen sind.

Herzlichen Dank auch allen, die mir durch photographische Aufnahmen und Zeichnungen die Beigabe von Bildern ermöglicht haben, insbesondre Professor Dr. Süring für Überlassung seiner Übersichtskarte der Berliner Wettfahrt.

Meißen, November 1907.

Professor Dr. **Johannes Poeschel**
Rektor der Fürsten- und Landesschule St. Afra.

1. Die Vorurteile gegen das Ballonfahren

Wenn jemand zur Stärkung seiner Nerven eine mehrwöchige Seefahrt unternimmt, wenn er Wintermonate in Afrika zubringt oder in die Sommerfrische nach Spitzbergen geht oder, lediglich um dem Weidwerk einige Wochen obzuliegen, Ceylon aufsucht, wer findet da heutzutage noch etwas Besondres darin? Ja der Gebildete möchte sich fast schämen, wenn er nicht von einer Reise wenigstens um die halbe Welt zu erzählen weiß. Hört man aber, daß jemand, ohne durch Beruf oder wissenschaftliche Forschungen dazu gedrängt zu werden, eine Luftreise macht, so ist mancher geneigt, darin eine moderne Art des Selbstmords zu sehen, oder man flüstert einander zu, er sei nicht ganz normal. Und das zu einer Zeit, wo der Automobilsport in Blüte steht, der kürzlich gar nicht übel als ein Mittel zur Hebung der Sargindustrie besprochen wurde. Tatsächlich fordert dieser, ebenso wie der Bergsport, weit mehr Opfer als die heutige Luftschifffahrt mit ihrer so verbesserten Technik. Was kühne, oft von Unberufnen unternommne Versuche, Luftschiffe mit Eigenbewegung oder Flugmaschinen herzustellen und zu erproben, an Unglücksfällen verschuldet haben, darf nicht auf die Rechnung der gewöhnlichen Ballonfahrt gesetzt werden, und auch hier hat planmäßige wissenschaftliche Arbeit längst gründlich Wandel geschafft.

Welches sind denn nun eigentlich die Gefahren, die vielen eine Luftreise noch immer so unheimlich erscheinen lassen? „Der Ballon könnte platzen!“ Früher ist das in der Tat oft genug vorgekommen, zuletzt noch beim Fessel-

ballon auf der Weltausstellung in St. Louis, weil man trotz der Warnungen deutscher Luftschiffer den nach unten herabhängenden schlauchartigen Füllansatz fest geschlossen hielt. Jetzt bleibt dieser stets geöffnet, sodaß beim Steigen des Ballons das Gas, wenn es sich unter dem Einfluß der Sonne und dem verminderten Luftdruck erwärmt und ausdehnt, nach Bedarf entweichen kann. Die Ballonhülle aber ist nach Möglichkeit vor dem Zerreißen geschützt, sie besteht in Deutschland meist aus zwei Baumwollstofflagen, von denen das Gewebe der einen diagonal zu dem der andern verläuft, während zwischen ihnen zur Dichtung eine Gummischicht angebracht ist. Um wieder diese Gummierung gegen die oxydierende und zersetzende Wirkung des Sonnenlichtes zu schützen, ist der Ballonstoff gelb gefärbt, da er so die chemisch wirksamsten violetten und ultravioletten, aber auch die blauen und roten Strahlen abhält. Sollte jedoch wirklich einmal ein Riß entstehn, oder die ja niemals vollkommen dichte Hülle an einzelnen Stellen stark durchlässig werden, so bedeutet dies noch lange keine Lebensgefahr, sondern bei langsamem Ausströmen des Gases nur eine Verkürzung der Fahrt. Einen Spirituskocher oder eine Zigarre soll man sich im Korb allerdings lieber nicht anzünden. Dafür sind die Eindrücke einer Ballonfahrt aber so überwältigend, daß auch dem Verwöhntesten der Verzicht auf ein warmes Mittagessen nicht schwer fällt, und wer bei einer Dauerfahrt warme Speisen und Getränke dennoch nicht missen mag, der kann sie sich durch Thermophor oder durch Kaloritkonserven leicht verschaffen, und namentlich durch die sogenannte Thermosflasche, deren Inhalt beinahe vierundzwanzig Stunden die gleiche Temperatur bewahrt.

„Beim Hinabschauen aus solchen Höhen würde mich Schwindel befallen!“ Nun, bei einer Ballonfahrt ist noch niemand schwindlig geworden. Woher mag das kommen? Vor allem fehlt hier dem Auge jeder Anhalt, die Tiefe unter sich durch Vergleichung abzuschätzen, was auf steilen Felsen oder auf Gebäudevorsprüngen in Verbindung mit

dem Gedanken an die Möglichkeit eines Abstürzens ein Angstgefühl erregt. Überdies werden die Nerven durch die Reinheit der Luft gestärkt, und der behagliche Korb mit seiner hohen schützenden Wand, die uns bis an die Brust reicht, gibt ein Gefühl der Sicherheit.

„Ja, aber der Luftzug, das Schwanken des Fahrzeugs, das doch eine Art Seekrankheit hervorrufen muß, und dann die Kälte in den höhern Regionen!" Das sind wieder irrige Vorstellungen. Wir spüren nicht das mindeste vom Winde, mag er auch eine Geschwindigkeit haben wie die Züge auf der Versuchsbahn Zossen–Lichterfelde, unser Ballon schwebt ja mit der Luftströmung, wie das abwärts gleitende Floß auf dem Strome, eine Eigenbewegung hat er nicht. Den Sturm mit seinem Sausen und Brausen nehmen wir nur wahr, wenn er an feststehenden Gegenständen, zu denen wir selber mehr oder weniger zählen, vorüberstreicht; hier aber bietet sich der Strömung nirgends ein Hindernis. Der Korb hängt so ruhig und sicher an seinen vielen Leinen von dem straffgespannten Ballon herab, daß ihm jedes Schwanken und Pendeln unmöglich gemacht ist, während er sich früher bei weniger vollkommner Art der Befestigung noch um seine Längsachse bewegte. Ganz anders natürlich beim Fesselballon, vollends wenn er noch in der dafür immer mehr veraltenden Kugelform hergestellt ist. Dieser kann sich der Luftströmung nicht hingeben, darum zerrt er auch bei geringer Luftbewegung unwillig am Halttau oder am Stahlkabel, schwankt heftig hin und her und dreht sich fortwährend. So ist das Auffahren im Fesselballon nur ein mäßiges Vergnügen, es gleicht dem Ritt auf einem feurigen Renner, der am Zügel geführt wird. Ähnlich auch beim lenkbaren Luftschiff, das seine Eigenbewegung und Eigengeschwindigkeit hat, wenn es gegen den Wind ankämpfen, sich gewissermaßen stromaufwärts arbeiten muß; wie beim Seeschiff ist da ein Stampfen und Rollen oder Schlingern wahrzunehmen, dem aber durch Nachbildungen der Seiten-, Bauch- und Schwanzflossen des Fisches begegnet wird. Beim gewöhn-

lichen Freiballon ist nur dann ein leichter Lufthauch zu verspüren, wenn er beim Steigen oder Fallen die Strömung, mit der er bisher geschwommen ist, mit einer andern von verschiedner Richtung oder Schnelligkeit vertauscht, doch dauert das nur wenige Augenblicke, bis sich das Fahrzeug der neuen Strömung angepaßt hat.

Also gerade wer gegen bewegte Luft empfindlich ist, wer sich vor jedem Zug schützen zu müssen glaubt, dem kann man nichts Besseres empfehlen, als seine Reisen künftig im Luftballon zu machen, da kann er Halstuch und Überzieher zu Hause lassen. Denn auch die Kälte empfindet er hier nicht. Eben weil für den Luftreisenden völlige Windstille herrscht, wirken die Sonnenstrahlen in erhöhtem Maße, und falls nicht besonders schwere Wolkenschichten die Atmosphäre bis zur Höhe von mehreren Kilometern erfüllen, erfolgt die ganze Fahrt im Sonnenschein, mag's auf der Erde auch noch so trüb und unfreundlich aussehen. Da veranlaßt uns wohl die Hitze, uns in der Kleidung zu erleichtern. Das müssen ja mindestens dreißig Grad Celsius sein! Wir sehen nach dem Thermometer, dies zeigt nur zehn Grad an, und dabei sind seine Angaben eher noch zu hoch, weil es durch die Sonne, die Wärmeausstrahlung der Mitfahrenden und die sich ziemlich gleichbleibende Luft im Korbe beeinflußt wird. Deshalb wird jetzt zu genauer Feststellung der Lufttemperatur das von Professor Aßmann unter Mitwirkung des Hauptmanns von Sigsfeld erfundne Aspirationspsychrometer angewandt, das weit außerhalb des Korbes angebracht, mit einem Fernrohr beobachtet oder zum Ablesen jedesmal herangezogen wird. Sogar eine Kälte von minus zehn Grad Celsius und darüber wird dank der Heizkraft der Sonne nicht zu sehr empfunden, nur gegen die am Boden des Korbes fühlbare größere Abkühlung schützt man sich dann durch hohe Filzüberschuhe. Ja von Hochfahrern konnten noch bei einer Temperatur von minus fünfundvierzig Grad Celsius wissenschaftliche Beobachtungen angestellt werden.

„Mag das alles auch richtig sein, wenn aber doch einmal ein Unfall eintritt, die Luft hat noch weniger Balken als das Wasser, in diesem kann man doch schwimmen oder sich an Schiffstrümmern festhalten. Und wenn die Fahrt selbst schließlich gut vonstatten ging, so kommen dann die Gefahren der Landung!“ Gewiß, auf die Luft ist noch weniger Verlaß als auf das Wasser, das trägt uns doch, und zwar um so leichter, je tiefer es ist; aus der Luft dagegen wird der Sturz um so furchtbarer, je höher wir gestiegen sind. Aber hierüber kann uns wohl ein Vergleich wieder beruhigen. Wie zahlreiche Menschen verschlingt alljährlich das Meer, und wie selten sind Unfälle bei Ballonfahrten. Der Vorsitzende des Deutschen Luftschifferverbandes, Geheimer Regierungsrat Professor Busley in Berlin, hat in einem sehr dankenswerten Aufsatze über die vermeintliche Gefährlichkeit des Ballonfahrens und die damit verknüpfte Versicherungsfrage auf Grund genauer Angaben sämtlicher Verbandsvereine festgestellt, daß bei 2061 Ballonfahrten mit 7570 Mitfahrenden nur sechsunddreißig Unfälle vorgekommen sind, darunter ein für die Luftschiffahrt allerdings ganz besonders schmerzlicher Todesfall. Hauptmann v. Sigsfeld, der uns außer dem erwähnten Aspirationspsychrometer gemeinsam mit Major von Parseval den im Militärdienste jetzt überall eingebürgerten länglichen Drachenfesselballon geschenkt hat, verunglückte bei der Landung auf hartgefrornem Boden, nachdem er die sechshundertvierzig Kilometer betragende Strecke von Berlin nach Antwerpen in fünf und einer halben Stunde zurückgelegt hatte, am 1. Februar 1902. Die übrigen fünfunddreißig Unfälle waren harmloser Art, sechs Knöchelbrüche, ein Beinbruch, sonst meist Verrenkungen und Verstauchungen, die in kurzer Zeit geheilt waren. Der durch seine Alpen- und Wüstenfahrten bekannte Spelterini hat etwa sechshundert Luftreisen überstanden, und bei den siebenunddreißig Ballonaufstiegen aus Anlaß der Pariser und Berliner Wettflüge im Jahre 1906 ist auch nicht ein Beteiligter zu

Schaden gekommen. Die zwei Unfälle, die sich in Berlin dabei ereigneten, ein tödlicher und ein gutartig verlaufner, wurden durch Automobile herbeigeführt. Und würden unsre lebensfrohen Luftschifferoffiziere, manche von ihnen jung verheiratet, so gern sie auch wohl bereit sind, im Dienste des Vaterlandes ihr Leben aufs Spiel zu setzen, ihrem Berufe mit so freudiger Begeisterung obliegen, wenn sie damit sich selber gleichsam das Todesurteil sprächen?

Nun die Gefahren der Landung! Auch sie sind jetzt auf ein geringes Maß beschränkt. Soll die Fahrt beendet werden, so wird entweder das von selbst eintretende Sinken des Ballons, wenn er aus irgendeinem natürlichen Anlaß aus seiner Gleichgewichtszone herausgekommen ist, gleich benutzt und der Fall durch Auswerfen von Ballast gemildert, „abgefangen“, wie der Kunstausdruck lautet. Oder es wird durch Öffnen des Ventils, eines von starken Federn gegen den innern obersten Rand der Ballonhülle gepreßten Metalltellers oder einer metallumrandeten Stoffscheibe, Gas zum Ausströmen gebracht. Hat sich das Fahrzeug der Erde bis auf hundert Meter genähert, so setzt das Schlepptau, das jetzt nie mehr fehlt, auf den Boden auf und erleichtert den Ballon wieder, um so mehr, je länger das Stück ist, das auf dem Boden schleift. Aus geringer Höhe genügt dies schon, um den Fall abzufangen. Um möglichst zu verhüten, daß sich das Schlepptau um Bäume und andre Gegenstände schlingt, versieht man es in seinem untern Teile gern mit einer Stahleinlage; um es vor dem Aufdrieseln und der damit verbundnen „Anhänglichkeit“ zu schützen, sollte es eigentlich immer einen Lederschuh haben.

„Ja, aber der entsetzliche Ruck, wenn der Anker faßt, wodurch der Korbinsasse herausgeschleudert werden kann, oder wenn das Ankertau plötzlich reißt!“ Diese Befürchtungen sind heutzutage grundlos. Ein Anker wird, in Deutschland wenigstens, nicht mehr mitgenommen, er wird ersetzt durch die von dem jetzigen Kommandeur

des Berliner Luftschifferbataillons, Major Groß, in ihrer gegenwärtigen Form ersonnene Reißvorrichtung. Aus einer der aneinander genähten Stoffbahnen der Ballonhülle ist vom Ventil bis zum Äquator herab ein langes konisches Stück herausgeschnitten und dafür ein andrer Stoffstreifen, die Zunge oder Reißbahn, an beiden Seiten mit Gummi festgeklebt, aber in einer Weise, daß er nur gewaltsam losgerissen werden kann. Dies geschieht mit Hilfe eines am obern Ende der Zunge angeknebelten, innerhalb des Ballons herabhängenden Gurtbandes, das ebenso wie die schwarz-weiß-rote Ventilleine durch den Füllansatz in den Korb herunterreicht, und zwar wie jene mit einigen Metern Spielraum, damit es sich nicht unter dem Einfluß der Witterung von selber strafft und so ein unbeabsichtigtes Aufreißen der Ballonhülle herbeiführt. Um eine etwaige Unzuverlässigkeit der Klebung auszugleichen und einer Verschiebung der Reißbahn vorzubeugen, bringt man nach dem Vorschlage des Schweizer Obersten Schaeck außerdem bisweilen noch Druckknöpfe an, wie wir sie an den Handschuhen kennen.

Zur Verhütung eines unvorsichtigen vorzeitigen Gebrauches dieser „Reißleine" ist sie purpurrot gefärbt und muß zunächst durch einen Ruck aus einer Sperrvorrichtung, einer federnden Klinke am Ventilrahmen, ausgeklinkt werden, ähnlich wie beim Gewehr der Druckpunkt vor einem übereilten Zurückziehn des Abzugs schützen soll. So wird diese rote Leine vom Luftreisenden mit ähnlichem Respekt betrachtet und behandelt wie etwa die Notbremse vom Reisenden auf der Eisenbahn. Erst wenn der Führer des Ballons ganz sicher ist, daß er mit dem Schlepptau die Erde nicht wieder verlassen will, klinkt er die Reißleine aus. Beim ersten Aufstoßen des Korbes, das ja manchmal etwas unsanft erfolgt, reißt er den geklebten Streifen so schnell wie möglich auf, das Gas entströmt der Hülle, der Ballon gibt buchstäblich seinen Geist auf, der Korb steht oder liegt still. Die früher so gefürchteten Schleiffahrten über Häuser, Bäume und Telegraphenlei-

tungen sind kaum noch möglich oder beschränken sich höchstens auf den Zeitraum einer Minute.

„Wenn aber bei der Landung ein Hindernis, ein Baum, eine Mauer, ein großer Stein in den Weg kommt, wie leicht kann der Anprall da verhängnisvoll werden!" Ein solches Anprallen ist allerdings nicht selten, aber man kennt ja die Seite des Korbes, mit der er erfolgen müßte, nämlich mit der dem Schlepptau abgewandten, der sogenannten Schleifseite, also heißt's eben, sich an den Leinen der Schlepptauseite festhalten und im Notfall den Kopf unter den Korbrand bergen. Wohl ist bei der Landung, wenn sie sich „glatt" vollziehen soll, nicht nur für den Führer, sondern für jeden Mitreisenden volle Geistesgegenwart nötig, und es ist bezeichnend, daß der Gruß der Luftschiffer nicht etwa „Glück auf!" sondern „Glück ab!" lautet. Aber wenn alle Vorsichtsmaßregeln gewissenhaft beobachtet werden, dann ist ein Unfall in der Tat nicht zu erwarten, und von Gefahren sind wir ja auch sonst überall umgeben, auf der Eisenbahn, der Elektrischen, bei einer Wagenfahrt, beim Überschreiten verkehrsreicher Straßen, beim Verlassen eines Bootes. Auch da kommt zu Schaden, wer nicht aufmerksam ist. Und was steht dieser jetzt nur noch geringen Gefährlichkeit einer Ballonfahrt andrerseits für eine Fülle von Reizen gegenüber! Ja davon läßt sich durch Worte nur eine schwache Vorstellung geben!

Was das Erklimmen von Alpengipfeln so verlockend macht, „auf den Bergen ist Freiheit", das gilt in viel höherm Maße von der Luftschiffahrt. Nicht bloß für das leibliche Auge erweitert sich der Gesichtskreis. Die Erde scheint immer mehr zurückzuweichen, wenn sich der Ballon erhebt, immer kleiner werden die Gegenstände, als wenn wir, durch ein Fernrohr schauend, dieses langsam schärfer stellen, mächtige Gebäude schwinden zu winzigen Figürchen zusammen und verflachen sich, nur ihr Schattenbild läßt bei schrägstehender Sonne auf ihr Höhenverhältnis einen Schluß zu, immer ausgedehnter wird die Reliefkarte, die sich zu unsern Füßen ausbreitet, nach der Mitte zu schein-

bar etwas vertieft, nach den Rändern sanft ansteigend, immer weniger haftet das Auge an Einzelheiten, sondern wendet sich entzückt der Betrachtung größerer Landschaftsbilder zu, von denen Städte, weite Forste und umfangreiche Seen nur kleine Bestandteile sind.

Da schwinden auch all die kleinlichen Sorgen und Rücksichten, die uns da unten bewegten, mehr und mehr. Mag das Herz von Leid und Kummer noch so schwer niedergebeugt sein, hier fühlt es sich freier und leichter in dieser erhabnen Stille und Einsamkeit, von der wir auf der Erde, auch auf Bergeshöhen, kaum eine Ahnung haben können. Sogar der Lärm einer großen Stadt dringt zunächst nur gedämpft an unser Ohr, dann verstummt er ganz, und eine Höhe von etwa 3000 bis 4000 Metern vermag auch der zudringlichste Laut, der schrillste Lokomotivenpfiff nicht mehr zu erreichen. Wie feierlich und zur Andacht stimmend das ist, auch der Heiterste von Natur, hier wird er ernst. Die Gedanken nehmen den höhern Flug mit auf und suchen in die Unendlichkeit des Weltalls einzudringen, sie möchten den höchsten Fragen nachsinnen, die den Menschen bewegen können. Also wagen wir's nur, uns diesen einzigartigen Genuß zu verschaffen, mag auch der oder jener deswegen an uns irre werden, vielleicht gar vermuten, daß an dem über unserm eignen Rumpfe schwebenden Fesselballon die Reißleine gezogen sei.

In der Tat treten denn auch die Vorurteile gegen das Ballonfahren mehr und mehr zurück, das beweist schon die Tatsache, daß die Zahl der Vereine für Luftschiffahrt und in ihnen die Zahl der Mitglieder mit jedem Jahre wächst. Schon umfaßt der Deutsche Luftschifferverband zwölf Vereine mit etwa 3500 Mitgliedern. Der älteste ist der 1881 gegründete Berliner Verein mit ungefähr 1000 Mitgliedern. Der nächstälteste und stärkste Verein ist der Münchner, 1889 gegründet, der 1904 eine besondre Abteilung Regensburg gebildet hat. Dann folgten 1896 der Oberrheinische Verein in Straßburg i. E., 1901 der Augsburger, dem durch

die berühmte Ballonfabrik von August Riedinger besondre Förderung zuteil wird, 1902 der Niederrheinische Verein in Barmen, 1903 der Posener, 1904 der Ostdeutsche in Graudenz, 1905 der Fränkische in Würzburg und der Mittelrheinische in Koblenz, 1906 der Kölner Klub für Luftschiffahrt, 1907 der Akademische Verein für Luftschiffahrt in Göttingen, besonders zur Erforschung der Physik der Atmosphäre, und der Physikalische Verein in Frankfurt. Weitere Vereine sind in Mannheim und Freiburg i. B. entstanden. In den Mitgliederlisten finden wir neben Angehörigen deutscher Fürstenhäuser, von denen mehrere, auch ein künftiger deutscher Bundesfürst, selbst als Ballonführer tätig sind, Offiziere, Akademischgebildete aller Fakultäten, Vertreter von Landwirtschaft, Handel und Industrie verzeichnet. Der Münchner Verein hat unter seinen Mitgliedern allein acht Prinzen und eine Prinzessin des bayrischen Königshauses, und neben den Namen von sechs sehen wir in dem Jahrbuche des Deutschen Luftschifferverbandes einen kleinen Ballon abgebildet zum Zeichen, daß sie selber Fahrten ausgeführt haben, unter ihnen auch die Prinzessin Therese von Bayern, die damit dem zuerst von der Prinzessin Adelheid von Sachsen-Altenburg gegebnen Beispiele gefolgt ist. Überhaupt wird die Zahl der Damen, die sich an Ballonfahrten beteiligen, immer größer, sogar das Führerpatent ist schon an Damen verliehen worden, vom Aeroclub de France in Paris der Präsidentin seines Damenkomitees, Madame Surcouf, in England Mrs. Assheton Harbord, die im eignen Ballon zweimal innerhalb dreier Tage nachts den Kanal gekreuzt hat.

Wie in Deutschland, so haben sich auch in den andern Kulturstaaten Vereine und Landesverbände zur Förderung der Luftschiffahrt gebildet, und diese wieder haben sich 1905 zu einer Fédération Aéronautique Internationale unter dem Vorsitz des Prinzen Roland Bonaparte zusammengeschlossen, die eine Steigerung der aeronautischen Leistungen durch Veranstaltung von Wettbewerben

und eine internationale Regelung des Luftverkehrs durch die Regierungen anstrebt.

So hat das scheidende neunzehnte Jahrhundert die Hoffnung erfüllt, die man schon hundert Jahre zuvor auf die bahnbrechenden Versuche der Brüder Montgolfier und des Professors Charles in Paris vergeblich gesetzt hatte: jedem, der wenigstens auf einige Zeit der Erde einmal den Rücken kehren oder richtiger sie unter seinen Füßen lassen möchte, wird jetzt von allen Seiten die Hand dazu gereicht. Unter den ersten Geistern am Ende des neunzehnten Jahrhunderts ist kaum einer, der in seinen Schriften nicht gelegentlich der neuen Erfindung der Luftschiffahrt mit Begeisterung und Verlangen gedächte.

Charles, der mit ähnlicher siegesgewisser Beharrlichkeit wie in unsern Tagen Graf Zeppelin allen Anfechtungen zum Trotz für die Richtigkeit und Ausführbarkeit seiner Gedanken eingetreten war, hatte 1783 in seiner Wintervorlesung über Physik die Empfindungen geschildert, die ihn bei seiner ersten Auffahrt bewegten: „Niemals wird etwas dem Augenblick von Freudigkeit gleich sein, der sich meiner bemächtigte, als ich fühlte, daß ich der Erde entfloh. Es war nicht Vergnügen, es war Wonnegefühl. Glücklich entgangen den abscheulichen Qualen der Verfolgung und Verleumdung, fühlte ich, daß ich alles beantwortete, indem ich mich über alles erhob. Dieser moralischen Empfindung folgte bald eine andre noch lebhaftere, die Bewunderung des majestätischen Schauspiels, das sich uns darstellte. Auf welche Seite wir hinabschauten, war Kopf an Kopf, über uns ein Himmel ohne Wolke, in der Ferne die reizendste Aussicht von der Welt. Dem letzten meiner Verkleinerer hätte ich zurufen mögen: Da sieh, Unglücklicher, was man verliert, wenn man den Fortgang der Wissenschaft aufhält!"

Diese Schilderung ihres Meisters hatten Charles' Zuhörer verbreitet, und in den weitesten Kreisen Frankreichs und des Auslandes sehnte man sich danach, an Luftfahrten teilzunehmen. Wieland pries in einem unter dem frischen

Eindruck der Ereignisse im Januar 1784 flott und prickelnd geschriebnen Aufsatze „Die Aeronauten“ die Erfindung der Montgolfièren und Charlièren, die beinahe alle andern Gegenstände der öffentlichen Aufmerksamkeit verdrängt habe, als das Höchste, was Menschenwitz und Menschenkunst seit Erfindung der Wasserschiffahrt hervorgebracht habe: „Eine Art Luftfahrzeug, dessen bloße Möglichkeit behaupten zu hören nur sechs Monate zuvor jeden großen und kleinen Naturforscher lächeln gemacht hätte, mit der Geschwindigkeit einer vom Winde getriebnen Wolke hoch in den Lüften daher schwimmen zu sehn — ein so großes, so wunderbares, so schauerliches, so einziges Schauspiel, muß in seiner ersten Neuheit, da es alle Springfedern der Einbildungskraft und des Herzens zugleich spielen macht und alle Arten von Leidenschaft, die das Gefühl des Erhabnen entzünden kann, in eine einzige, nie zuvor gekannte Empfindung zusammenschmilzt, bei jedem, der etwas mehr Seele als eine Auster hat, einen Grad von Entzücken hervorbringen, der nur durch das Wonnegefühl desjenigen übertroffen werden konnte, der den Mut hatte, einen solchen Versuch selbst zu machen, nachdem er die Talente und Kenntnisse gehabt hatte, die Mittel dazu zu erfinden.“

In der richtigen Beurteilung der mit einer Ballonfahrt verbundnen geringen Gefahr war Wieland vielen unsrer Zeitgenossen weit voraus: „Die Gefahr muß so groß nicht sein, da die widrigen Zufälle schon in den ersten Versuchen so selten gewesen sind. Wie viele tausend Opfer kostet die Schiffahrt noch immer der Menschheit, und doch ist sie eine nützliche Kunst!“ Daß bereits Charles der Möglichkeit einer Explosion durch Offenlassen des sogenannten Appendix, des Füllansatzes, vorbeugte, war Wieland bekannt.

Die Einbildungskraft der Menschen wiegte sich schon damals in dem Gedanken, nun bald die Luft im Lenkbaren nach allen Richtungen beliebig durchfliegen zu können, und die Erwartungen, die man für Verkehr und



Mit Erlaubnis der Firma A. Riedinger in Augsburg

Korb mit Ausrüstung. S. 25.



Mit Erlaubnis der Firma A. Riedinger in Augsburg

Die aufgerissene Ballonhülle fällt zusammen. S. 11.

Kriegführung daran knüpfte, waren nicht weniger abenteuerlich als heute. Auch Wieland äußert sich hierüber: „Ob die mit so vielem Geräusch angekündigte Landung in Großbritannien und Irland einer Luftflotte gelingen dürfte, wird die Zeit lehren. Gewiß ist, daß der ausschließliche Besitz einer solchen Luftmarine die französische Republik dem ganzen Erdboden so gefährlich machen würde, daß dieser einzige Grund die sämtlichen übrigen Mächte in die unumgängliche Notwendigkeit setzen müßte, alle ihre Kräfte zu gänzlicher Zerstörung derselben zu vereinigen.“ Klingen diese Worte nicht, als wären sie von einem Zeitgenossen des Regierungsrats Martin und Emil Sandts gesprochen, erinnern sie nicht an die Befürchtungen, die in englischen Blättern laut wurden, als auf Anregung Kaiser Wilhelms die Studiengesellschaft für motorische Luftschiffahrt gegründet wurde, Deutschland möchte in dem allgemeinen Rennen um die völlige Dienstbarmachung der Lüfte als erster Sieger durchs Ziel gehn und so die Weltherrschaft an sich reißen?

Nur einer unsrer Geisteshelden aus jener Zeit sei noch erwähnt, der größte unter ihnen. Was hätte Goethe darum gegeben, wenn er's so leicht gehabt hätte wie wir, seinen sehnlichen Wunsch sich zu erfüllen, den er so oft in Prosa und Versen ausspricht, auf Fittichen des Adlers auffahren und die Welt aus der Höhe betrachten zu können:

> Ja, wäre nur ein Zaubermantel mein,
> Und trüg er mich in ferne Länder,
> Mir sollt' er um die köstlichsten Gewänder,
> Nicht feil um einen Königsmantel sein.

Mit schmerzlicher Entsagung fügt er sich in die Unerfüllbarkeit dieses Wunsches:

> Ach, zu des Geistes Flügeln wird so leicht
> Kein körperlicher Flügel sich gesellen,

und hält sich an den schwachen Ersatz:

> Doch ist es jedem eingeboren,
> Daß sein Gefühl hinauf und vorwärts dringt,
> Wenn über uns, im blauen Raum verloren,
> Ihr schmetternd Lied die Lerche singt;

Wenn über schroffen Fichtenhöhen
Der Adler ausgebreitet schwebt,
Und über Flächen, über Seen
Der Kranich nach der Heimat strebt.

Wenn er für das Höchste, das er kennt, für die „wahre Poesie“ nach einem Vergleich sucht, so kommt ihm der Gedanke an die Luftschiffahrt (Dichtung und Wahrheit XIII): „Wie ein Luftballon hebt sie uns mit dem Ballast, der uns anhängt, in höhere Regionen und läßt die verwirrten Irrgänge der Erde in Vogelperspektive vor uns entwickelt daliegen.“

Mit lebhafter Teilnahme verfolgte Goethe die Erfindung und die Versuche der Brüder Montgolfier. „Ergötzen dich nicht auch die Luftfahrer?“ so schreibt er 1783 an Lavater. „Ich mag den Menschen gar zu gern so etwas gönnen, beiden, den Erfindern und den Zuschauern.“ In einem Briefe an Knebel aus demselben Jahre verrät er diesem, daß er sich selber mit der Sache beschäftige: „Ich habe nun (nach den vergeblichen Versuchen des Hofrats Buchholz) selbst in meinem Herzen beschlossen, stille anzugehen, und hoffe auf Montgolfiers Art eine ungeheure Kugel zuerst in die Luft zu jagen.“ Und an Frau von Stein, der er seine geheimsten Wünsche und Pläne anvertraute, schreibt er am 19. Mai 1784: „Ich hoffe, du bleibst meinem Garten und mir getreu. Vielleicht versuchen wir den kleinen Ballon mit einer Feuerprobe. Sage aber niemanden etwas, damit es nicht zu weit herumgreife.“

Wenige Wochen später berichtet er dem Arzte von Sämmering in Kassel voller Freude von einem kleinen Erfolge: „In Weimar haben wir einen Ballon auf Montgolfierische Art (also mit heißer Luft, nicht — wie die gleichzeitig erfundnen Charlièren — mit Wasserstoff gefüllt) steigen lassen, 42 Fuß hoch und 20 im größten Durchschnitt. Es ist ein schöner Anblick, nur hält sich der Körper nicht lange in der Luft, weil wir nicht wagen wollen, ihm Feuer mitzugeben. Das erstemal legte er eine Viertelstunde Wegs in ungefähr vier Minuten zurück, das

zweitemal blieb er nicht so lange. Er wird ehestens hier steigen." Wie ernst es Goethe mit diesen Studien nahm, geht aus einer Bemerkung hervor, die er beinahe vier Jahrzehnte später niedergeschrieben hat in dem Entwurfe zu einem größern Aufsatze „Naturwissenschaftlicher Entwicklungsgang", auf den F. M. Feldhaus neuerdings wieder hingewiesen hat. Dort preist er sich glücklich, daß er all die großen Entdeckungen auf den Gebieten der Elektrizität, Optik, Chemie und des Galvanismus mit erlebt habe, sie gleichsam als Brüder, Schwestern, Verwandte, ja soweit er selbst mitgewirkt habe, als Töchter und Söhne ansehen dürfe. Dann fährt er im Stile der Skizze fort: „Die Luftballone werden entdeckt. Wie nah ich dieser Entdeckung gewesen. Einiger Verdruß, es nicht selbst entdeckt zu haben. Baldige Tröstung."

Ähnlich wie Wieland, nur viel später, schildert er an einer andern Stelle den gewaltigen Eindruck, den die Erfindung auf die Zeitgenossen machte: „Wer die Entdeckung der Luftballone mit erlebt hat, wird Zeugnis geben, welche Weltbewegung daraus entstand, welcher Anteil die Luftschiffer begleitete, welche Sehnsucht in so viel tausend Gemütern hervordrang, an solchen längst vorausgesetzten, vorausgesagten, immer geglaubten und immer unglaublichen, gefahrvollen Wanderungen teilzunehmen, wie frisch und umständlich jeder einzelne Versuch die Zeitungen füllte, zu Tagesheften und Kupfern Anlaß gab, welchen zarten Anteil man an den unglücklichen Opfern solcher Versuche genommen. Dies ist unmöglich selbst in der Erinnerung wiederherzustellen."

Wenn einer modern in seiner Zeit dachte, so war es Goethe. Wir kennen ihn als leidenschaftlichen Reiter und wie Klopstock als gewandten Schlittschuhläufer. Lebte er heute, er würde Radfahrer — und Luftschiffer sein. So ließ er den Genuß, den er sich selber versagen mußte, wenigstens seinem „Faust" zuteil werden. Als dieser das enge, dumpfe Studierzimmer verlassen soll, um erst die kleine, dann die große Welt zu sehen, da weiß Mephisto-

pheles Rat, wie ohne Pferd, Knecht und Wagen die Reise angetreten werden kann:

> Ein bißchen Feuerluft, die ich bereiten werde,
> Hebt uns behend von dieser Erde.
> Und sind wir leicht, so geht es schnell hinauf;
> Ich gratuliere dir zum neuen Lebenslauf.

Und dazu gibt er ihm die noch heute von jedem Luftschiffer zu beherzigende Mahnung mit auf den Weg:

> Du nimmst zu diesem kühnen Schritt
> Nur keinen großen Bündel mit!

Wir sind also in klassischer Gesellschaft, wenn wir uns zu einer Fahrt durch die Lüfte entschließen, und wem das Glück zuteil geworden ist, von Berufs wegen andre in die Gedankenwelt Goethes einzuführen, der handelt nur im Sinne des Meisters, den er erklärt, wenn er selbst zum praktischen Luftschiffer wird.

Noch eine Frage bedarf vielleicht der Erledigung: wie steht's mit den Kosten? Darüber sind die ungeheuerlichsten Vorstellungen in Umlauf, erst neulich berichteten die Zeitungen — eine sagt's ja immer der andern nach —, daß sich nur die allerreichsten Leute diesen Genuß verschaffen könnten: 800 bis 1000 Mark koste jede Fahrt, und nicht mehr als zwei Personen könnten daran teilnehmen. Wie anders in Wirklichkeit! Zunächst ist die Mitgliedschaft in einem der Vereine des Deutschen Luftschifferverbandes zu erwerben. Der Jahresbeitrag beläuft sich, um das dem Verfasser nächstliegende Beispiel herauszugreifen, im Berliner Verein auf 20 Mark, wofür jedes Mitglied auch die sehr wertvollen Illustrierten Aëronautischen Mitteilungen und das Verbandsjahrbuch erhält. Die Teilnahme an einer „normalen“ Vereinsfahrt kostet dann bei Leuchtgasfüllung 75, mit Wasserstoff 110 Mark. Andre Vereine, wie z. B. der Münchner, verlangen nur 5 Mark Jahresbeitrag, überlassen den Bezug der Aëronautischen Mitteilungen ihren Mitgliedern, bieten ihnen aber die Möglichkeit, nach Entscheidung durchs Los unentgeltlich an einer der vom

Vereine veranstalteten Ballonfahrten teilzunehmen; sonst kostet die Teilnahme gewöhnlich 100 Mark. Hat man also mit der Windgeschwindigkeit einigermaßen Glück, so betragen im schlimmsten Falle die Kosten etwa das Fünffache einer Eisenbahnfahrt, der Genuß aber ist der hundertfache, macht eine Ersparnis von 95 Prozent!

So, nun dürften wohl alle Vorurteile widerlegt, alle Bedenken zerstreut sein, und unsrer ersten Luftreise steht nichts mehr im Wege.

---

2. Von der Reichshauptstadt nach dem Riesengebirge

An einem glühendheißen Julitage reisen wir nach Berlin. Die Eisenbahnfahrt ist greulich; um sie einigermaßen erträglich zu machen, haben wir die Fenster auf beiden Seiten des Wagens geöffnet, Rauch und Kohlenstaub dringen durch sie ein und gefährden Augen und Lungen. Wer doch schon da oben wäre! In Berlin eine Luft bald zum Ersticken, üble Gerüche auf allen Straßen, der Asphalt gibt dem Druck der Füße nach. In der Nacht zu schlafen ist vor Hitze fast unmöglich, auch die freudige Erwartung des nächsten Tages läßt es nicht dazu kommen! Wohin wird der Wind uns treiben? Die Freunde in der Heimat, die von der Art der geplanten Reise nichts wußten, hatten gefragt: „Wohin soll's von Berlin aus gehn?“ „Ich weiß es noch nicht“, konnte ich ihnen mit gutem Gewissen antworten, sie aber hielten's für eine Ausflucht.

In dieser Ungewißheit liegt ein besondrer Reiz der Ballonfahrt, in der Spannung: wo wird der nächste Abend dich finden? Jetzt weht reiner Nord; wenn er anhält, dann geht der Flug über das liebe Heimatland hinweg, über den großen Truppenübungsplatz bei Zeithain. Wie wird sich der Reisegefährte freuen, wenn er seinen braven Leuten diesmal sein „Guten Morgen Batterie!“ noch in anderm Sinne wie sonst als ein höheres Wesen zurufen kann! Und dann das Tal der Freiberger Mulde aufwärts, über die alte Berghauptstadt des Sachsenlandes, über den Kamm des Erzgebirges hinweg, an Kaiser Karls Bad vorüber direkt ins echteste Pilsener, wer kann's wissen?

Endlich gegen Morgen ein wenig Schlaf. Da, um fünf Uhr ein ganz ungewohntes Geräusch, nach dem man sich wochenlang gesehnt hat, das aber jetzt recht peinlich berührt. Es regnet, und wie! Der Himmel grau in grau. Was soll nun werden? Die Verabredung ist jedenfalls zu halten: Charlottenburg, Gasanstalt, punkt 8 Uhr. Da stehn wir alle drei, und immer nässer werdend blicken wir voller Zweifel zu dem trüben Himmel empor, wohl eine Stunde lang. Ein sich erst sanft, nach und nach stärker erhebender Wind gibt uns Hoffnung. „Ich denke, wir fahren auf,“ sagt unser witterungskundiger Führer, „ich habe gutes Zutrauen zu dem Wetter.“ Und wirklich, kaum hat er ausgeredet, da lockern sich die dichten Wolkenmassen, und ein kleines Fleckchen blauer Himmel wird sichtbar. Jetzt rasch telephoniert. Noch eine halbe Stunde, dann wird's lebendig auf dem eben noch so stillen Hofe der Gasanstalt. Ein Offizier vom Luftschifferbataillon naht zu Pferde, ihm folgt in scharfem Trab unter Führung eines Sergeanten ein zweispänniger Wagen mit Ballonhülle und Korb, der Fahrer auf dem Sattelpferde, die übrigen Mannschaften mit auf dem Wagen. „Halt! Luftschiffer — abgesessen! Fertig zum — Füllen!“ Die Hülle des leuchtend gelben neuen Vereinsballons wird mit dem Netz bedeckt und auf dem Boden ausgebreitet, sodaß das Ventil oben in der Mitte der Hülle, der Füllansatz am Rande des Ballons liegt. Dieser wird durch einen langen Schlauch mit dem Ausflußrohr der Gasanstalt fest verbunden, und rauschend strömt alsbald das Gas ein. Es ist gewöhnliches Leuchtgas, der Kubikmeter zu dreizehn Pfennigen. Das viel leichtere Wasserstoffgas ist zwar doppelt so leistungsfähig, aber, wenn es in Stahlzylindern komprimiert bezogen werden muß, etwa drei bis viermal so teuer, und unser Ballon faßt 1300 Kubikmeter! Dreißig Mann, die Luftschiffer durch Arbeiter der Gasanstalt verstärkt, verteilen sich rings um die Ballonhülle, jeder mit einem 15 Kilo schweren Sandsack ausgerüstet, den er mit den andern in derselben Höhe in die Maschen des Netzes

einhakt und auf Kommando des Offiziers immer eine oder zwei Maschen tiefer befestigt, je nachdem sich der Ballon bläht, bis sie endlich an den großen „Gänsefüßen“ angehakt sind, mit denen das Netz in die herabhängenden Leinen übergeht. In zwanzig Minuten ist der Ballon voll, und nun darf kein Augenblick verloren werden.

Der Führer hat inzwischen, seiner Instruktion gemäß, den abseits stehenden Korb auf seine Ausrüstung geprüft, sich überzeugt, daß alle nötigen Geräte vorhanden sind: Aneroidbarometer, Barograph, d. i. ein mittelst Uhrwerk die Fahrkurve selbsttätig zeichnender Apparat, der dem Luftschiffer ebenso unentbehrlich ist wie dem Seefahrer das Tieflot, Kompaß, Karten (in der Regel 1:300000) in genügender Anzahl für die zu erwartende Richtung und Dauer der Fahrt, ein großes dolchartiges Messer in Scheide, mit dem in Notfällen das Schlepptau gekappt werden kann, auch zur Beschaffung von Notballast, ferner Kursbuch, Übersichtskarte für den Bericht, Formulare für die nach der Landung abzusendenden Depeschen und ein Frachtbrief für den Rücktransport, außerdem auf dem Boden des Korbes zusammengefaltet der Verpackungsplan für die Ballonhülle, ungefähr zwanzig Sandsäcke an den Innenseiten, und soweit diese nicht ausreichen, außen am Korbe angehakt, endlich das lange Schlepptau, am Ring befestigt, aber vorläufig noch im Innern des Korbes liegend.

Auch die beiden Mitfahrenden legen ihre geringen Habseligkeiten, nichts weiter als Ferngläser, Photographenapparate und etwas Proviant, in den Korb. Natürlich heißt's auch: „Tu Geld in deinen Beutel, Rodrigo!“ Deutsches Geld, österreichisches, russisches, französisches, das hängt von der Windrichtung ab. Es ist höchste Zeit, daß wir fertig werden. „Ballon — marsch!“ kommandiert der Offizier, und schon bringen die dreißig Mann den sich im Winde wiegenden Ballon herbei, dessen stattliche Größe — 14 Meter Durchmesser — jetzt erst völlig sichtbar wird. „Ballon halt!“ Die 12 Korbleinen werden an den starken, hanfumflochtnen, eisernen Ring angeknebelt, an dem auch



Photogr. Millington Herrmann

Der halbgefüllte Ballon, durch Sandsäcke am Boden festgehalten.



Photogr. v. Schönberg

Der Ballon kurz vor beendeter Füllung, die „großen Gänsefüße“ werden sichtbar, oben die aufgeklebte Reissbahn. S. 24.



die vom Netz heruntergehenden, etwa 7 Meter langen 24 Auslaufleinen festgebunden sind. Ventil- und Reißleine müssen über die Schlepptauseite des Korbes zu hängen kommen, aber ja nicht ineinander verschlungen. Der Führer prüft durch einen kurzen Zug an der Ventilleine die Zuverlässigkeit des Ventils und sieht nach, daß die Reißleine eingeklinkt ist. Das alles geht so schnell und muß doch mit peinlicher Sorgfalt geschehen. Die Mannschaft verteilt sich rechts und links an die beiden Hochlaßtaue und hat Mühe, den bald vom Winde niedergedrückten, bald sich hoch aufbäumenden Ballon festzuhalten.

Die Fahrtgenossen schwingen sich durch Taue und Leinen hindurch in den sich hin und her biegenden und ächzenden Weidenkorb. „Achtung! Anlüften!“ Der vorher festgehaltne Korb wird freigegeben, und die Mannschaft bringt die Hochlaßtaue so weit außer Zug, daß sie einen bis zwei Meter Durchhang erhalten. Nun erfolgt das „Abwiegen“, es werden so viel Säcke Ballast herausgegeben, daß der Ballon den nötigen Auftrieb hat. Fünfzehn Sandsäcke behalten wir im Korbe zurück. „Festhalten!“ Noch einmal werden die Hochlaßtaue wieder in Zug gebracht und der Korb erfaßt. „Aufziehen!“ Der vorher geschlossene Füllansatz wird durch Ziehen an einer Schnur geöffnet. Erst nachdem sich der Führer überzeugt hat, daß dies der Fall ist, erfolgt 10 Uhr 16 Minuten das letzte Kommando durch den Offizier: „Laßt los!“ — und „Glück ab!“ ertönt's aus dem Munde der Zurückbleibenden.

Wer die nun folgenden Augenblicke doch genugsam beschreiben könnte! Sie sind eben unbeschreiblich. Augenblicke der höchsten Erregung, nicht eines Angstgefühls, dazu ist an Ballon und Korb alles viel zu gediegen, aber der Wunsch regt uns mächtig auf, jetzt tausend Sinne der Wahrnehmung zu haben, um uns keinen der hastig wechselnden und sich steigernden Eindrücke entgehen zu lassen. Den festen Boden unter uns zu verlassen, vielleicht auf lange Stunden, fliegen zu können, was wir bisher nur in Träumen ahnungsvoll zu genießen glaubten, emporzu-

schweben zu Höhen, die noch nie ein Vogelflug erreicht hat, das steht uns jetzt bevor, und wir sollen es ohne die mindeste Anstrengung für uns, nur berufen, zu genießen. Welcher Gegensatz! Eben noch die geschäftigen Bemühungen vieler Menschen um unser Fahrzeug, ein Ziehen und Stoßen im pfeifenden Winde, das auch noch wenige Sekunden beim ersten Steigen fortdauert. Dann schweben wir ruhig höher und höher, wohltätige Stille umfängt uns, der Ballon hat die Schnelligkeit des Windes aufgenommen. Wir sind allein, wir drei im Korbe, rings um uns kein fester Gegenstand mehr, die höchsten Turmspitzen liegen schon mehrere hundert Meter unter uns, überall neben uns, über uns nur Luft und wieder Luft. Von Anfang an haben wir uns über den Rand des Korbes hinabgebeugt. Die Menschen auf dem Hofe der Gasanstalt, die Hand schützend über die Augen gelegt, schauen zu uns herauf. Jetzt sind sie zu Punkten zusammengeschrumpft, und unsre Aufmerksamkeit wird auf ganz andre, herrliche Dinge gelenkt.

Die Gasanstalt, Plötzensee, die ganze Jungfernheide, Charlottenburg, Westend mit seinen Alleen und Villen bleiben hinter uns. Wir folgen der Richtung des Landwehrkanals über das scharf sich abzeichnende Hippodrom und die Hochschulen daneben, den Zoologischen Garten, die Hochbahn und die Kaiser-Wilhelm-Gedächtniskirche hinweg. Da ist der Tiergarten mit seinem Großen und seinem Kleinen Stern, die schnurgerade verlaufende Straßenfolge, die wir schon von Charlottenburg her beobachten können, sind die Bismarck- und die Berliner Straße, die Charlottenburger Chaussee, dann durch ein niedliches Gebäude mit fünf Öffnungen — das Brandenburger Tor! — hindurchgehend wird sie breiter, links und rechts grüne Tüpfchen, das sind die Linden: wie kurz sie von hier aus erscheinen! Dahinter das weite Häusermeer der Weltstadt, von der Spree und ihren Armen, von zahllosen Straßen durchschnitten, deren längste annähernd strahlenförmig, vom Ende der Linden, von Dom und Schloß ausgehen. Wie

wir in die einzelnen Häuserwinkel hineinsehen können! Manche von ihnen verengen sich schlotartig. Die kleinen dunkeln Punkte, die auf den Straßen und Plätzen herumwimmeln, sind Menschen, die größern Droschken und andres Fuhrwerk, die weißen Streifen elektrische Wagen, deren Bewegung aber von hier oben gar nicht besonders eilig aussieht. Daß es früh so tüchtig geregnet hat, ist ein Glück für uns, selten wird man einen so ungetrübten Blick auf Berlin haben wie heute. Nur über dem Potsdamer Bahnhof lagert eine leichte Dunstwolke, während der Anhalter Bahnhof deutlich zu sehen ist, und nicht weit davon der kreisrunde Belle-Allianceplatz mit der Friedenssäule. Schon wollen wir den Blick nach einer andern Seite wenden, da leuchtet am östlichen Saume des Tiergartens eine goldne Kuppel auf, das Reichstagsgebäude, und dicht dabei, auch goldglänzend, eine zierliche, geflügelte Gestalt auf einer Säule, die Viktoria. Von hier aus hätte niemand auf den bekannten Berliner Witz über sie verfallen können.

Unmittelbar unter uns wird jetzt ein Trapez sichtbar mit Bäumen und Anlagen, an den Rändern einige Gebäude, teils höhere, teils langgestreckte flache, von denen nur die Dächer zu sehen sind: der Botanische Garten. Bald darauf folgt eine große tennenartige, graue Fläche, das Tempelhofer Feld. Es liegt ganz verlassen da im Sonnenschein, nur auf einer kreisrunden Spur, einer Galoppierbahn, bewegt ein Reiter sein Pferd. In wohltuendem Gegensatz zu dieser Einöde stehn der Kreuzberg mit dem Viktoriapark und das Grün der Hasenheide. Nach Westen schweift der Blick über Steglitz und Groß-Lichterfelde nach dem Zehlendorfer Forst und dem Grunewald.

Auch die Felder und Wiesen, über die wir dahinschweben, teils parallel zueinander, teils seltsam gekreuzt, gewähren einen ganz eignen Anblick, wie Kokosteppiche mit verschiedenen Mustern, je nachdem das Getreide noch ungemäht, in Schwaden ausgebreitet oder in Puppen aufgestellt ist. Vielfach, namentlich bei Stoppelfeldern, sind sie von feingeschwungnen bunten Linien durchzogen.

Sind es mineralische Adern in der Erdoberfläche? Darüber huscht wie spielend der scharfbegrenzte kleine Schatten unsers Ballons hinweg und gibt uns einen Begriff von der Schnelligkeit, mit der wir fliegen: etwa 35 Kilometer in der Stunde. Denn von Ballon und Korb selber haben wir ja das Gefühl, als bewegten sie sich nicht. Dort jagen zwei Radfahrer auf der Landstraße dahin, ganz in unsrer Fahrtrichtung. Werden sie mit uns Schritt halten? Unser Ballonschatten läßt sie bald weit hinter sich.

Erst wenige Minuten sind seit unsrer Abfahrt verflossen, und doch gibt der Barograph schon 1000 Meter Höhe an, was nach leichtem Klopfen am Aneroidbarometer auch von diesem bestätigt wird. Der Ballon hat jetzt eine Gleichgewichtszone erreicht, das heißt er ist eben so leicht wie die von ihm verdrängte Luft und schwimmt deshalb in ihr. Denn das archimedische Gesetz hat für die Luft dieselbe Giltigkeit wie für das Wasser. So bewegt sich der Ballon ohne größere vertikale Schwankungen weiter, immer in der anfänglich eingeschlagnen Richtung nach Südosten. Aus der Fahrt über Sachsen wird also nichts! Der Himmel über uns ist völlig rein, die Sonne wirkt ungehindert, aber nicht drückend. Der Wind hat die Wolken längst zerrissen und sie in ziemlicher Ferne in Ballen und Streifen um uns verteilt, doch so hoch, daß sie uns nirgends die Aussicht auf das weite Panorama rauben, dem wir uns nun zuwenden.

Nach Norden zu, links von Oranienburg, in zartem Duft verschwimmend, die Wasserstraßen und Becken um Neu- und Alt-Ruppin, nach Nordosten die Wälder und Gewässer der Uckermark, näher nach uns zu, von vielen Straßen durchschnitten, die Märkische Schweiz, dahinter die Niederungen des Oderbruchs, im Osten, noch leidlich erkennbar, die Türme von Küstrin! Ganz besonders anziehend erscheint das Havelbecken im Westen. Wie entzückte uns schon im letzten Herbste der Blick vom Pfingstberge aus über Potsdam und seine reich gegliederte Seenumgebung! Heute ist dies für uns nur ein ganz kleiner

Teil eines gewaltigen Bildes. Wir verfolgen die im Sonnenglanze leuchtenden Seen nordöstlich bis Spandau und westlich nach Brandenburg zu. Dazu ein reichverzweigtes Netz von Landstraßen, die Städte und Dörfer miteinander verbinden, an einzelnen Gehöften und Rittergütern mit Parkanlagen vorüberführen, die langen Linien der Eisenbahnen, auf denen sich Züge wurmartig, mit Kopf und Schwanz schlingernd, vorwärts bewegen.

Jetzt aber heißt es eine Pause machen im Genießen, denn es gibt mancherlei für uns zu tun. Das Schlepptau wird abgerollt, es wiegt etwa einen Zentner, 100 Meter ist es lang und mehrere Zentimeter dick. Nun hängt es senkrecht vom Korbe hinab, wie unbedeutend es sich von oben ausnimmt! Auf der entgegengesetzten Seite hängen die beiden viel kürzeren Hochlaßtaue vom Korbe herunter. Unser Führer, dem es, obwohl er längst den Rock abgelegt hat, tüchtig warm geworden ist, schwingt sich gewandt auf den ledereingefaßten Rand des Korbes, schlingt die Knoten der Ventil- und der Reißleine frisch um die Korbleinen, sodaß sie uns nicht im Wege und doch bequem erreichbar sind, und gibt uns einige Verhaltungsmaßregeln für den Fall einer Gefahr. Seinen Anordnungen, seiner Aufforderung zu Hilfeleistungen müssen die Mitfahrenden unbedingt folgen; insbesondre darf bei der Landung ohne seine Genehmigung niemand den Korb verlassen, da eine vorzeitige so bedeutende Entlastung die Zurückbleibenden in große Gefahr bringen könnte. Die Sandsäcke werden aus dem Korbe herausgenommen und an der Außenseite befestigt, die Apparate, soweit dies nicht schon vorher geschehen war, in Augenhöhe angebracht. Alles vorläufig Entbehrliche, was noch herumlag, wird unter dem Deckel der weidengeflochtnen kleinen Bank geborgen. Die übrigen Geschäfte hatten wir schon vorher unter uns verteilt. Der Führer hat ja mit der Leitung des Ballons und den Notizen für den offiziellen Bericht vollauf zu tun, der Hauptmann ist durch seine beiden Photographenapparate, einen für Landschafts-, den andern für Wolkenbilder, in Anspruch

genommen, mir ist es zugefallen, alles Bemerkenswerte aufzuzeichnen. Alles Bemerkenswerte? Wo sollte ich dazu Zeit und Hände hernehmen? So, nun ist's ganz wohnlich und behaglich in unserm Korbe, und wir können uns der Freude des Schauens wieder ungestört hingeben.

Die Seen sind nicht zu zählen, so weit das Auge reicht. Zu einem wirklichen Seestern und Seenstern zugleich vereinigen sich nordöstlich von uns die Dahmeseen, der nach Köpenick zu sich erstreckende Lange See, der Zeuthener und der Seddinsee, dahinter breitet sich behäbig der von der Spree durchströmte Große Müggelsee aus mit seinen bewaldeten Ufern. Ein Dampfschiff zieht seine Spur, und kleine weiße Fleckchen sind über dem Wasserspiegel verstreut, das müssen wohl Segelboote sein.

Unter uns liegt eine freundliche Ortschaft mit Jagdschloß und Park, Königs-Wusterhausen an der Notte, wo Kaiser Wilhelm jeden Herbst zu kürzerem Jagdaufenthalt einkehrt. Auf dem Platz um die Kirche laufen eine Menge Punkte zusammen, es sind Leute, deren Aufmerksamkeit der Ballon erregt hat. Westlich davon liegt Mittenwalde, wo einst Paul Gerhardt sechs Jahre als Oberpfarrer gewirkt hat, zwischen dem Zülow- und dem Nottekanal, der übrigens von oben gesehn einer Landstraße gleicht, da an beiden Ufern entlang Bäume gepflanzt sind. Weite Felder und Wiesen dehnen sich nach Norden und Westen. Wie viele Menschen könnten sich da noch anbauen!

Ein langgezogner Pfiff dringt zu uns herauf. Richtig, gerade unter uns fährt mit zwei Lokomotiven bespannt der Schnellzug nach Görlitz, der 10 Uhr 50 Minuten Berlin verlassen hat und Großstadtmüde in die Sommerfrischen des Riesengebirges bringt. Unser Ballonschatten huscht neben ihm her. Wer ist schneller? Wir als die Klügern geben das Rennen auf und gönnen ihm seinen Vorsprung. Die armen Reisenden da unten in ihren rußgeschwärzten, dunsterfüllten Wagen sehnen sich ja danach, schnell ans Ziel zu kommen. Durch ihre kleinen Fenster sehen sie

so wenig, und das Wenige erscheint ihnen reizlos. Wir in freier, reiner Luft haben Zeit und brauchen Zeit, um nur schauen und immer wieder schauen zu können. Der Wind trägt auch uns nach derselben Richtung, immer östlich in ungefähr 8 bis 10 Kilometer Entfernung der Bahnlinie entlang. Wird er etwa auch uns nach Görlitz führen? Fast scheint es so. Noch weiter westlich sehen wir parallel zu dieser Bahn eine zweite, es ist die Strecke Berlin—Elsterwerda—Dresden.

Reichlich eine Stunde sind wir unterwegs, unser Ballon ist in langsamem Steigen begriffen. Kleine Versuche zu sinken sind durch rechtzeitiges Auswerfen geringer Sandmengen schnell vereitelt worden, der Füllansatz ist weit geöffnet, 1700 Meter haben wir schon erreicht. Plötzlich spüren wir eine kühle, feuchte Luft. Wir nähern uns mächtigen Waldungen, dem Wusterhauser, dem Wasserburger und dem Hammer-Forst. Ein starker Druck, ein Gefühl wie beginnende Taubheit im Ohr macht uns stutzig, dann ein leichtes Platzen darin, wie wenn beim Baden Wasser ausfließt. Wir sehen nach dem Barographen, er beschreibt eine beinahe senkrechte Linie nach unten. Die Abkühlung der Luft und die infolge des früh gefallnen Regens vermehrte Ausdünstung des Waldes haben auch den Ballon beeinflußt, wir sind auf 500 Meter gefallen. Immer größer werden die Bäume unten an der Landstraße, immer schärfer begrenzt erscheint der Schatten unsers Ballons mit der zierlichen Gondel darunter. Wenn wir in diesem Tempo weiter sinken, ist die Fahrt bald zu Ende. Darum rasch einen ganzen Sack Ballast ausgeschüttet! Der feine, pulvertrockne Sand fliegt uns auf Kopf und Kleider, er vermag nicht so rasch zu fallen, als wir sinken. Denn wenn der Ballon einmal aus seiner Gleichgewichtslage gekommen ist, dann wird die Abwärtsbewegung immer heftiger. Wir müssen noch einen halben Sack opfern. Dann beobachten wir. Papierschnitzel, die wir auswerfen, flattern hinab, ein Zeichen, daß wir nicht mehr sinken. Bald bekundet starker Gasgeruch und wieder — diesmal

aber ein leichterer — Druck in den Ohren, daß es sogar rasend aufwärts geht. Freilich bedeutet dieser Verlust an Gas auch einen Verlust an Tragfähigkeit. Nach wenig Minuten sind wir über das vorige Maximum hinausgeschnellt in 1900 Meter Höhe. Denn nach einem schon 1783 von dem ersten großen wissenschaftlichen Techniker der Luftschiffahrt, dem französischen General Meusnier, erkannten Gesetze muß ein Ballon, wenn sein durch eine Gleichgewichtsstörung veranlaßtes Sinken durch Auswerfen von Ballast aufgehalten worden ist, über sein vorher erreichtes Höhenmaximum hinaussteigen, bis seine schlaffgewordne Hülle wieder prall ist, und der Ballon in einer dünneren Luftschicht eine neue Gleichgewichtslage erlangt hat.

Wir schauen zurück über den großen Hammer-Forst, den wir inzwischen überflogen haben. Schnurgerade durchschneidet ihn eine weißglänzende lange Straße, die sich nach Norden zu über eine schmale Landverbindung zwischen dem kleinen Köriser und dem Hölzernen See hinweg in dem Wusterhauser Forst verliert. Auf der Landkarte stellen wir mit dem Zirkel fest, daß sie sieben Kilometer lang ist, eine Wonne für den Automobilfahrer, sie in wenigen Minuten zu durchfliegen, ein Schrecken für den Wandrer, der sie zu Fuß zurücklegen muß. Als wir dem kleinen Köriser See noch näher waren, hatten wir mit dem Fernglase auf einer Halbinsel darin, auf einem von Bäumen umgebnen Platze, einen sogenannten Rosenbaum und andre Zurichtungen unterscheiden können, die von einem am vorhergehenden Sonntag dort abgehaltnen Volksfeste herrührten. Unser Führer wußte genau darum Bescheid, er hatte Tags zuvor auf einer Radfahrt von Berlin aus selber dem Feste mit beigewohnt und dachte offenbar mit Vergnügen daran zurück. Noch ein andrer, größerer See, etwas weiter südwestlich, lenkt unsern Blick auf sich, mit mehreren Inseln, Halbinseln und Ortschaften: der Teupitzer See. Es muß unten sehr windig sein, denn weiße Schaumkämme bedecken ihn. Alle diese Seen



Photogr. Egg

Die Korbleinen werden am Ring befestigt.



Photogr. v. Schönberg

Anknebeln der Auslaufleinen bei böigem Winde.
(Der Füllansatz ist noch zugebunden.)



zeigen eine schöne blaue Farbe, nur selten erscheint einer, wie z. B. der vorhin gesehene „Hinterste See“, lehmfarbig graubraun.

Fern im Westen hören wir dumpfes Rollen und Grollen. Gewitter bei diesem klaren Himmel, an dem sich nur vereinzelte Wölkchen zeigen? Das ist kaum möglich. Aber dort im Westen liegt ja Kunersdorf, von dort her muß es kommen, vom Artillerieschießplatz. Oder sollte es gar von Jüterbog herüberdröhnen? Wie Musik klingt es im Ohr unsers Hauptmanns. Unser Flug geht dicht an Wendisch-Buchholz vorbei. Die großen Wälder reichen bis nahe heran, während nach der andern Seite ausgedehnte Felder liegen. Noch eine kurze Strecke, und wir überschauen den ganzen sechzig Kilometer langen Spreewald. In seinem untern Teile ist er das, was sein Name sagt, ein ansehnlicher dichter Wald, von Spreearmen durchzogen, südlich davon das langgestreckte Dorf Schlepzig. Dann verengt er sich bei Lübben, der einzigen Stadt, dem Mittelpunkt der ganzen Landschaft, mit schönem Park. Damit berühren wir die dritte Paul Gerhardt-Stätte an diesem Tage. In Lübben verbrachte der Sänger als ein durch schweres Leid gebrochner Mann den stillen Rest seiner Tage, dort in der Stadtkirche liegt er auch begraben. Bald nach unserm Aufsteigen hatten wir auf die älteste Kirche der Reichshauptstadt hinabgeblickt, auf die Nikolaikirche, zu der Paul Gerhardt während seines zweimaligen Aufenthaltes in Berlin in nahen Beziehungen gestanden hat.

Weiter oberhalb bietet der Spreewald einen ganz einzigen Anblick, wenn wir diesen Teil auch nur aus größerer Entfernung und mehrmals von leichten Wolken überschattet sehen. Kein Wald mehr, sondern nur Busch und Felder und Wiesen meilenweit, dazwischen verstreute Blockhäuschen, selten einmal zu ganz kleinen Dörfchen vereinigt, und das alles in einem Netz von Wasserläufen. Wie mag das zu Hochwasserzeiten von unten heraufleuchten, wenn das ganze Gebiet überflutet ist! Jetzt herrscht auch hier sogar Trockenheit. Schade, daß wir so

hoch stehn, wir möchten so gern die Einzelheiten dieser interessanten Sumpf- und Waldlandschaft näher in Augenschein nehmen, am liebsten auch die Spreewäldlerinnen mit ihrer malerischen Tracht. Doch aus einer Höhe von mehr als 1500 Metern kann man mit bloßem Auge Menschen überhaupt nicht mehr erkennen.

Dafür liegt aber wieder zu unsern Füßen ein ganz entzückendes Bild ausgebreitet: das stattliche Dorf Straupitz mit zweitürmiger Kirche. Von ihr führt durch Gärten ein Weg nach dem schmucken Schlosse und Rittergut des Grafen Houwald. Die Wirtschaftsgebäude, wie aus einer Spielzeugschachtel aufgebaut, sind um mehrere Höfe gruppiert, ein prächtiger Park bildet den Hintergrund. Da gibt es viel Arbeit für den Photographenapparat, und im Eifer des Gefechts passiert es wohl auch, daß ein und dieselbe Platte zweimal belichtet wird. So sind uns die Bilder von Lübbenau und Vetschau, die wir jetzt am südwestlichen und westlichen Rande des Spreewalds sehen, verloren gegangen. Einige andre Platten hat vorhin bei dem großen Sturz der Sand verdorben.

„Ist's Ihnen nicht, als würde da irgendwo zu Tische geläutet? Nein? Nun, da wir einmal vom Essen reden, wie wär's, wenn wir jetzt unser Mittagmahl einnähmen?“ Auch wir andern beiden müssen gestehn, daß wir dem Vorschlag gar nicht abgeneigt sind. Übrigens ist es gerade ein Uhr, die Sonne steht hoch am Himmel, der Ballon schützt uns einigermaßen vor ihren Strahlen. Durst hatte sich schon von der ersten Stunde an eingestellt; Harzer Sauerbrunnen und von Zeit zu Zeit ein Schluck Rheinwein hatten ihn vortrefflich gestillt, zumal da die Getränke, am Boden des Korbes aufbewahrt, wo beim Steigen und Fallen die Luft durch das Weidengeflecht streicht, angenehm kühl geworden waren. Nun geht's ans Schmausen. Setzen mag sich dazu niemand, die Augen gönnen es Zunge und Magen nicht, daß diese allein genießen sollen. Da gibt's echte Berliner Butterstullen mit Schinken und Braten belegt, gekochte Eier mit Lachs, Zunge in Gelee,

endlich als Nachtisch einen hochfeinen Quarkkuchen. Man lebt gar nicht schlecht 2000 Meter hoch über dem Spreewald. Natürlich wird auch das allen Luftschiffern wohlbekannte Kunststück versucht, den Pfropfen einer Sektflasche in den Füllansatz springen zu lassen. „Bravo, Härtel, das war gut getroffen!“ Wie sollte man es von einem Batteriechef aber auch anders erwarten! Das mundet köstlich. „Auf das Wohl unseres Führers!“ Der Herr Doktor erwidert den ihm dankbar dargebrachten Gruß auf eine ganz besonders freundliche Weise. Diesmal ist er es, der knipst, und der denkwürdige Augenblick ist für alle Zeiten festgehalten. Auch unser Ballon scheint dieses Getränk als seiner einzig würdig zu betrachten, er ist so brav wie noch nie zuvor. Der Barograph beschreibt eine sanfte Wellenlinie zwischen 2000 und 2200 Metern.

Schon während unseres Mahles sahen wir eine größere Stadt vor uns liegen als Mittelpunkt einer Spinne von acht Eisenbahnen: Kottbus mit seinen Tuchfabriken, übrigens die Geburtsstadt des ersten von Erfolg gekrönten deutschen Luftschiffers, der die Luftstrecke Berlin–Stettin in zwei Stunden zurücklegte, Karl Friedrich Claudius, geboren 1767, eines Neffen des bekannten Dichters Matthias Claudius, des frommen Wandsbecker Boten. Wir nähern uns der Stadt mit großer Geschwindigkeit, etwa 50 Kilometer in der Stunde, wie sich auf der Karte leicht abzirkeln läßt, und fliegen in ihrer ganzen Ausdehnung von Nordwesten nach Südosten über sie hinweg, gerade als ihre Bürger Mittagruhe halten. Gern würden wir uns ihnen irgendwie bemerkbar machen, aber es ist gefährlich, aus solcher Höhe etwas hinunterzuwerfen, sogar ein Brötchen würde mit bedrohlicher Wucht unten auftreffen. So lassen wir denn einige Flaschenhülsen aus Stroh fallen, durch sie wird niemand zu Schaden kommen.

Es ist das erstemal, daß wir Kottbus sehen, aber dieser eine Blick von oben verrät uns schon ein gut Stück seiner Geschichte. Am linken Ufer der Spree erfolgte offenbar die erste Ansiedlung. Da liegt ein großer, unregelmäßiger

Platz mit der riesigen Oberkirche, daran anstoßend — Piazza und Piazzetta — der Markt mit dem Rathaus. Krumme Straßen gehn von dem Platze aus, kleine Gäßchen schließen sich an, und wo einst Wall und Graben die Stadt schirmten, da sind jetzt wohlgepflegte Promenaden angelegt, deren schön geschwungne Linien und Figuren mit wundervoller Klarheit hervortreten. Wenn sich doch der geschickte Landschaftsgärtner, der sie geschaffen hat, seines vorzüglich gelungnen Werkes von hier aus erfreuen könnte! Die Spree teilt sich: das alte Flußbett, in dem die Wellen über das Wehr schäumend abwärts gleiten, und der Mühlgraben mit seinem ruhigeren Wasser bilden eine Insel, die, durch mehrere Brücken mit der übrigen Stadt verbunden, zum großen Teil mit Rasenplätzen und Baumgruppen bedeckt ist. Später entstanden dann die schon moderner gehaltnen Stadtteile im Norden und Westen, und das Dorf Sandow am rechten Spreeufer nahm in seinen sich der Stadt zukehrenden Teilen mehr und mehr den Charakter einer Vorstadt an, und als Kottbus im Südwesten einen Bahnhof erhalten hatte, wurde die zwischen ihm und der alten Stadt liegende Fläche mit rechtwinkligen Häuserblocks ausgefüllt, die sich schließlich auch jenseits des Bahnhofs fortsetzten. Und dort in einem Hofe der alten Stadt, nahe bei der Brücke, die nach Osten führt, ein Mann, der aller Sonnenglut ungeachtet an einem größern Gegenstand eifrig arbeitend herumhantiert. Ohne Zweifel, das ist er, das ist — der Kottbuser Postkutscher, der eben den Kottbuser Postkutschkasten putzt!

Ein ganz merkwürdiger Anblick bietet sich uns etwas abseits von der Kottbuser Straße weiter nach Süden zu: den dunkeln Wald unterbricht ein zerklüftetes Gelände mit steilen Böschungen, wie man aus den scharfen Schatten schließen kann, dabei fabrikartige Anlagen und Arbeiterhäuser, es sind die Felixgruben bei Kölzig. Auch sonst scheint das Gelände hügliger zu werden. Für den Luftreisenden ist das, in seiner Nähe wenigstens, nur schwer wahrzunehmen, von oben betrachtet scheint ja alles in einer

Ebene zu liegen. Jetzt aber sehen wir an mehreren Stellen die Straßen Schlangenlinien beschreiben und Fußwege sich winden, das ist ein Zeichen, daß gebirgiges Land unter uns liegt.

Ungeheure Waldungen dehnen sich aufs neue vor uns aus. Wenn wir sie von unten oder von einem Berge aus sähen, wir würden sie als unermeßlich bezeichnen; aber vom Ballon aus ist eben nichts für das Auge unermeßlich. Es ist die Fürstlich Muskauer Heide mit den sich nach Westen zu anschließenden Wäldern im Gebiete der Spree, die Hoyerswerdaer und die Neudorf-Neustädter Heide, nach Osten zu im Gebiete der Neiße bei Priebus der Särchensche und der Saganer, weiter südlich der große Görlitzer Forst. Die Kottbus–Spremberg–Görlitzer Bahn durchschneidet diese Waldmasse. Da, wo sie einen stumpfen Winkel bildet, bei Weißwasser, kreuzt sie eine Straße, und an derselben Stelle zweigen sich kleinere Bahnlinien in nordöstlicher Richtung ab, über die wir hinwegschweben. Die südlichere von ihnen führt nach einer in Waldesgrün gebetteten, von der Neiße bespülten Ortschaft, über der sich ein stolzes, mit vielen Giebeln geschmücktes Renaissanceschloß erhebt, Muskau mit seinem vielgerühmten und von der bildenden Kunst gefeierten Parke. Auf dem Turme weht rot und weiß die Fahne der gräflichen Familie von Arnim, denn dieser und nicht mehr einem Fürsten Pückler gehört jetzt das Schloß. Westlich von uns ragt ein andres hohes Gebäude aus dem Walde hervor, das Jagdschloß Hermannsruh.

Aber man fliegt nicht ungestraft über solche Herrlichkeit hinweg. Der mächtige Wald übt wieder seine Anziehungskraft auf unsern Ballon aus. Wieder spüren wir den heftigen Druck und das Knacken im Ohr. Aus einer Höhe von 2100 Metern sausen wir plötzlich hinab, immer tiefer und tiefer. Der Füllansatz hängt wie ein schlaffer Lappen herab, der Ballon wird arg faltig und plattet sich nach unten zu ab. Alles „Bremsen“ durch Ballastausschütten nützt nichts, schon sieht es aus, als wollte das

Schlepptau aufsetzen, wir haben uns bis 180 Meter der Erde genähert. Lautes Stimmengewirr dringt zu uns — wir können kaum noch sagen herauf, sondern schon beinahe herüber. In unmittelbarer Nähe neben uns sehen wir eine große Fabrikanlage, wie wir wenigstens glauben — nachträglich stellte es sich heraus, daß es das Hüttenwerk Jämlitz bei Muskau war —, drei hohe Schlote steigen bedenklich nahe bis in unsre Luftschicht empor, Schlackenhaufen auf dem Hofe, hübsche Wohnhäuser dahinter mit Rasenplätzen und Baumalleen. Scharen von Arbeitern und Arbeiterinnen sind aus den Gebäuden herbeigeeilt, sie freuen sich schon, die seltnen Gäste aus Wolkenkuckucksheim bei sich begrüßen zu können, und rufen uns lachend zu: „Herunterkommen, herunterkommen!"

Wir aber tun ihnen den Gefallen nicht, wir lassen immer mehr Sand auf sie hinabstieben. Gott sei Dank, die ausgeworfnen Papierschnitzel flattern wieder abwärts. Wir steigen kerzengerade in die Höhe bis zu 950 Meter, wo der Ballon für einige Zeit seine Gleichgewichtslage wieder erlangt. Darauf bewegt er sich fast eine Stunde lang fortwährend aufwärts, bis er das neue Maximum von 2900 Metern erreicht hat. Die Höhe, in der wir jetzt schwimmen, läßt uns noch keinerlei Beschwerde empfinden, aber sie genügt, uns das Gesicht gründlich zu verbrennen, das sich einige Tage darauf, wie nach einer Gletscherwanderung, völlig schält. Ballon und Füllansatz sind längst wieder prall. Wir empfinden Euphorions Wonnegefühl: „Immer höher muß ich steigen, immer weiter muß ich schaun."

In der Tat, immer weiter wird die Aussicht. Gebirgszüge erheben sich im Süden, Elbsandstein-, Lausitzer, Iser- und Riesengebirge; nur erschweren es Wolken vorläufig, einzelne Erhebungen genauer zu unterscheiden. Der ganze Horizont ringsum ist seit einiger Zeit von einer massigen Wolkenwand eingerahmt, oben ein leichtgewellter weißer Saum, die Wand selber nach der Schattenseite zu fast schwarz, nach der sonnenbeschienenen Seite wie eine

Meeresfläche glänzend. Nur zwei Punkte treten deutlich hervor, im Osten der Zobten bei Schweidnitz und im Westen in scharfem Gegensatz zu der umgebenden Ebene, aus dieser emporgetrieben, die Landeskrone, die ihren vulkanischen Ursprung nicht verleugnen kann, so unbedeutend ihre Höhe an sich ist, doch eben wegen ihrer Isoliertheit eine vortreffliche Orientierungsmarke. Links von ihr die große Stadt kann nur Görlitz sein. Wäre es uns doch vergönnt, ihren Anblick ebenso aus der Höhe zu genießen wie vor zwei Stunden Kottbus! Aber der Wind und mit ihm unser Ballon behält seine Richtung nach Südosten beharrlich bei, so wird sie wohl zu unsrer Rechten liegen bleiben. Wir fliegen soeben direkt über Rothenburg an der Neiße hinweg, über einen Herrensitz mit schön sich abzeichnenden Parkanlagen. Von da an folgen wir eine Weile dem Tale der vielgewundnen Neiße, nach deren dunkel ausgebogten oder gezackten Rändern wir ziemlich steile Abhänge vermuten, während die angrenzenden Hochflächen mit Feldern und kleinen Waldparzellen übersät sind, und passieren bei Bielau die Bahn Kohlfurt–Falkenberg. Ein wenig westlich davon kreuzt diese bei Horka unsre getreue Görlitzer Linie, zu der wir uns immer noch parallel fortbewegen, und führt dann durch die Trebuser Heide hindurch an der freundlich hinter dunkelm Walde hervorschauenden Herrnhuter Landgemeinde Niesky vorüber.

Gleich darauf überfliegen wir die Bahn Kohlfurt–Görlitz. Ein Teil des Waldes in der Nähe von Langenau wird hier durch ein Wölkchen mit seltsam leuchtendem Kern verhüllt. Als wir näher kommen, entdecken wir, daß es ein Waldbrand ist. Nachträglich hat die Forstverwaltung, der wir ein Bild davon vorlegten, uns mitgeteilt, daß es uns gelungen sei, den Brand gerade zur Zeit seiner größten Ausdehnung auf die Platte zu bannen.

Das nächste Ziel, auf das wir lossteuern, ist Lauban. Gut, daß wir sein Bild mit den sich dort vereinigenden Bahnen, dem daran vorüberfließenden Queis, den beinahe

schachbrettförmig verteilten Feldern und — seinem Exerzierplatz schon aus der Ferne aufnehmen können. Obwohl wir direkt darauf zuschweben, soll uns sein Anblick von oben doch nicht zuteil werden. Aber das darf uns nicht leid tun, denn was uns darum bringt, ist ein so fesselndes Naturschauspiel, daß wir gern auf Lauban aus der Ballonperspektive verzichten.

Fast alle Reize einer Ballonfahrt sollen uns heute nacheinander zuteil werden. Unser Führer selbst behauptet, daß diese von seinen vielen Fahrten die genußreichste sei. Wir haben ihn zwar ein wenig in Verdacht, er mache es ähnlich wie die schelmisch liebenswürdigen Schiffskapitäne, die namentlich mitfahrenden Damen bei einer frischen Brise versichern, auf einen solchen Sturm könnten sie sich selber kaum besinnen, und noch nie hätten sie so tapfere und seefeste Passagiere an Bord gehabt. Aber Dr. Bröckelmann erklärt, daß es sein Ernst sei. Eben noch konnten wir die Landschaft unter uns deutlich erkennen, jetzt erscheint sie uns plötzlich leicht getrübt. Der Schleier wird dichter und dichter, Schatten gleiten über die Erde. Liegen mit einemmal Schneefelder unter uns? Es sind Wolken, sie wallen und wogen in zartestem Duft, sie türmen sich auf und bilden wunderliche Gestalten.

Eilende Wolken, Segler der Lüfte,
Wer mit euch wanderte, mit euch schiffte!

Arme Maria Stuart, wenn du jetzt an unsrer Stelle sein könntest! Aber wir schiffen nicht mit den Wolken, sondern hoch über ihnen, vielleicht tausend Meter darüber, deshalb wird auch unsre Fahrt nicht gestört durch ihren Feuchtigkeitsgehalt; und die Luftströmung, die uns trägt, ist weit schneller als sie, darum sieht es aus, als kämen sie auf uns zu, während sie doch dieselbe Richtung mit uns haben. Von der Erde ist nichts mehr zu sehen. Nun erst sind wir wirklich allein, ohne jede Verbindung mit dem Boden, der uns getragen und genährt hat. Aber wir fühlen uns nicht beunruhigt dadurch, sondern nur noch



Aus „Ueber Land und Meer“. Photogr. Härtel

Berlin mit dem Botanischen Garten aus 800 m Höhe. S. 27.



Aus „Ueber Land und Meer“. Photogr. Härtel

Kottbus aus 1800 m Höhe. S. 35.



mehr erhoben. Wenn wir noch einen Rest irdischer Sorgen mit hinaufgenommen haben, jetzt schwindet er vollends.

Da unten werden sie sagen: „Wie trüb es auf einmal geworden ist!“ An sich sind die Wolken farblos, aber von unten gesehen, wo eine die andre beschattet, erscheinen sie dunkel, uns dagegen in blendendem Weiß. Über uns strahlt ja die Sonne in reinem Glanz aus klarblauem Himmel. Immer lebhafter wird das Treiben und Spielen der Wolken. Nach oben zu schneiden sie fast in einer Ebene ab, und doch ist es kein geschlossnes Wolkenmeer, sondern es sind zahllose flockige, leichte Wolkenballen, wir erwarten jeden Augenblick, daß Raffaelsche Engelsköpfchen aus ihnen hervortauchen. Wohl ist uns auch von hohen Bergen aus schon ein ähnlicher Anblick zuteil geworden, aber da heulte der Sturm dazu und drohte uns zu Boden zu werfen oder gar vom Felsen hinabzustürzen, und Kälte durchschauerte uns. Hier genießen wir in regungsloser Stille, die Glieder wohlig durchwärmt, über den schützenden Rand des Korbes hinabgebeugt, andachtsvoll das erhabne Schauspiel. Jetzt zeigt sich in den Wolken das Spiegelbild unsers Fahrzeugs, freilich in ziemlicher Entfernung und klein, aber doch ganz deutlich: der Ballon mit seinen vielen Leinen, die Verengung durch den Ring und der Korb mit den Gestalten darin, das alles von einer Aureole in den Regenbogenfarben umgeben, eine Erscheinung, die wir aus dem Gebirge unter dem Namen des Brockengespenstes kennen.

Die Fahrtrichtung zu bestimmen ist unter diesen Umständen nicht leicht. Der Kompaß zeigt uns zwar, wo Norden liegt, aber wohin der Flug geht, darüber täuscht uns die verschiedne Bewegung der Wolken; und die Landschaft zu unsern Füßen, die es uns mit Hilfe der Karte vorher leicht ermöglichte, uns zu orientieren, ist jetzt unsern Blicken entzogen. Nun, bisher hat der Nordwest immer angehalten, er wird es wohl auch ferner tun.

Da zerreißt die Verhüllung unter uns, die Wolken teilen sich, und der Grund dafür ist auch sofort erkenn-

bar. Es ist das Tal des Queis, das diesen Einschnitt in die Wolkenschicht hervorgerufen hat, und das nun unsre Blicke auf sich lenkt. Der Ballon schwebt in 3000 Meter Höhe über Greiffenberg und Liebenthal. So rasch die Wolken unter uns aufgetaucht waren, so rasch zerstreuen sie sich jetzt auch wieder, nur vor uns in der Fahrtrichtung lagern sie noch, doch so, daß sie einen kleinen Durchblick gewähren, und zwar gerade auf die Schneekoppe, die wie aus einer schneeweißen zarten Wattenpackung hervorschaut. Aber auch das währt nur eine kurze Zeit noch, dann liegt der Sudetenzug klar und deutlich vor uns, die einzelnen Glieder kulissenartig aufgebaut, im Vordergrunde das Isergebirge mit der Tafelfichte und teils rechts davon, teils dahinter das Lausitzer Gebirge mit dem Jeschken. Links schiebt sich hinter das Isergebirge der Kamm des Riesengebirges, auf dem wir die Prinz-Heinrich-Baude, das Hohe Rad und den Reifträger unterscheiden können, nach Osten das Waldenburger Gebirgsland, Heuscheuer- und Eulengebirge. Daß wir selbst auch über ein stattliches Hügelland hinwegschweben, werden wir aus den früher schon angegebnen Gründen nur wenig inne. Dagegen erscheinen die Gebirgszüge und die größern Erhebungen aus unsrer Höhe immer mehr als das, was sie wirklich sind, als Falten und Runzeln auf dem Gesicht unsers altgewordnen Planeten.

Der reizvollen Bilder, die wir uns gern dauernd einprägen möchten, werden immer mehr. So fesselt uns jetzt namentlich die anmutige Lage Hirschbergs an der Einmündung des Zacken in den Bober, beides Flüsse, die zu Hochwasserzeiten viel Unheil anrichten, jetzt sind sie ausgetrocknet zu grauen, steinigen Rinnen. Auch die so fruchtbare Landschaft ringsum zeigt die Spuren langer Regenlosigkeit. Als sich wieder Ballastausgabe nötig macht, spenden wir der notleidenden Landwirtschaft unter uns einen Teil unsers reichlich bemessenen Frühstücks.

Schon nähern wir uns dem Bade Warmbrunn, da plötzlich verliert unser Ballon die so lange bewahrte Gleich-

gewichtslage, das Gebirge zieht ihn mächtig an, Ohrensausen, Schlappwerden der Ballonhülle, wir sinken mit unheimlicher Geschwindigkeit. Was nun tun? Wohl haben wir noch Ballast genug, den Fall gehörig zu parieren; aber wenn das geschieht, wird sich der Ballon vielleicht zu 4000 Meter Höhe erheben. Wir haben wenig Aussicht, das Gebirge zu überfliegen, denn der Wind wird uns über die Sudeten in ihrer ganzen Längsausdehnung treiben, über den waldreichen Glatzer Gebirgskessel, über Reinerz auf den Großen Schneeberg zu, und wenn es glückt, vielleicht nach Olmütz in Mähren. Gewiß wäre das sehr verlockend, aber unser Luftkapitän warnt vor diesem Fluge: den nächsten Sturz aus einer noch viel größern Höhe als bisher zu mildern, würde der vorhandne Ballast doch vielleicht nicht ausreichen.

Zu langer Beratung ist keine Zeit. Wir entschließen uns zu landen, benutzen also das unfreiwillige Sinken und schwächen es nur wenig durch Auswerfen kleinerer Sandmengen ab. Warmbrunn liegt schon hinter uns. Wir nähern uns der scheinbar zu uns emporsteigenden Erde auf 1000, auf 500, auf 300 Meter. Unter uns breitet sich ein flaches Tal aus mit vielen Teichen. Über diese müssen wir unbedingt noch hinweg. Dort die Wiese ist geeignet zur Landung, nur gilt es, womöglich noch die von Bäumen eingefaßte Landstraße zu überfliegen. Das sind wieder Augenblicke höchster Nervenanspannung. In fliegender Eile wird der Korb „klargemacht", die Apparate und alle sonstigen beweglichen Gegenstände werden in den Weidenkasten gepackt. Hoffentlich ist alles wohl geborgen! Jetzt hat das Schlepptau aufgesetzt, wir heben uns ein wenig, aber nur für ganz kurze Zeit; und nun, in dieser Nähe der Erde, merken wir erst, wie stürmisch es ist. Der vom Luftschiffer gefürchtete „Bodenwind" jagt uns mit Schnellzugsgeschwindigkeit über die Wiese. „Achtung, Klimmzug!" Jeder Fahrtgenosse nimmt den vorher verabredeten Platz ein und hält sich an den Korbleinen fest, ohne den Boden des Korbes zu berühren oder doch

wenigstens in Kniebeuge. Der Führer klinkt die Reißleine aus, der Korb stößt heftig auf. „Festhalten!" kommandiert der Führer und reißt mit kräftigen Rucken den Ballon bis zu seinem Äquator auf. Noch einmal schweben wir in rasendem Fluge dicht über den Boden hin, ein zweites Aufstoßen des Korbes, letztes Schweben, dann ein Krach und ein Splittern über uns. Der Korb ist an einen Baumstamm angeflogen und steht fest. Der Ballon hat mit dem letzten Reste seiner Kraft die Hälfte des Baumes umgerissen, nun legt er sich schlaff jenseit der Straße über die Telegraphenleitung mit tiefklaffender Wunde, die wir Undankbaren ihm beigebracht haben, nachdem er uns so treu und sicher getragen hat! Uns selbst war es also nicht gelungen, noch über die Straße hinweg zu kommen.

So hatten wir denn wieder festen Boden unter uns. Die Uhr zeigte 5 Uhr 16 Minuten, die Fahrt hatte genau sieben Stunden gedauert. Die Luftlinie von Charlottenburg bis zum Landungsplatze beträgt 250 Kilometer, also waren wir mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 36 Kilometern in der Stunde gefahren. Mit unsrer Einsamkeit war es jetzt vorbei. In der ganzen Umgegend, auch vom Observatorium der Schneekoppe aus war unser Ballon beobachtet worden, und unser jähes Herabstürzen aus einer Höhe von 3000 Metern hatte zu der Annahme verführt, es sei uns ein Unglück zugestoßen. Nun strömt es von allen Seiten herbei: Landleute von den Feldern und aus dem nahen Giersdorf, Einwohner und Kurgäste aus Warmbrunn, zu Fuß, zu Wagen, zu Pferd und zu Rad; und von Liebhaberphotographen müssen wir ganze Breitseiten über uns ergehen lassen. Ehe wir's uns versehen, sind wir von einem Schwarm von Menschen umringt, die sich in neugierigen Fragen überbieten. Natürlich fehlt auch die bekannte gescheite Frage nicht, wann wir die Rückfahrt durch die Luft antreten würden! Auch Zeitungsreporter mußten wohl darunter sein, denn am nächsten Tage wußten die Lokalblätter viel Seltsames von unsrer Fahrt und — in mißverständlicher Auffassung des großen

Risses in der Ballonhülle — von der gefahrvollen Landung zu berichten, während sich diese doch „glatt" vollzogen hatte.

Hilfreiche Hände standen uns sofort in Menge zur Verfügung. Gewandte Burschen kletterten auf den Baum und an der Telegraphenstange in die Höhe, um die Leinen zu entwirren. Fünf kräftige Feldarbeiter wurden gegen Bezahlung angestellt, fünfzehn andre Leute halfen freiwillig, die Ballonhülle auszubreiten und zusammenzurollen. Wir prüften, ob der Inhalt des Korbes heil geblieben war. Eine schlimme Ahnung, die ein bedenkliches Klirren während der Landungsvorbereitungen in uns hervorgerufen hatte, bestätigte sich leider: Kassetten mit sechs photographischen Platten waren beim Verpacken übersehen und zertreten worden. So waren die letzten Aufnahmen von Wolkenbildungen, von Hirschberg, Warmbrunn, der Prinz-Heinrich-Baude, Agnetendorf mit Kynast für uns verloren. Drei Viertelstunden später waren wir auf der Fahrt nach der nächsten Bahnstation, Warmbrunn, wo wir Ballonhülle und Korb zur Rückbeförderung nach Berlin aufgaben.

Zwei Tage darauf schauten wir vom Observatorium der Schneekoppe aus nordwestwärts über einen Teil der Lande, die wir „hoch zu des Himmels Gewölk entflohen dem Adler gleich" überflogen hatten, beglückt in der Erinnerung an das Erlebte, noch froher aber in dem Gedanken an die nächste Fahrt. Denn wer einmal diese wunderbaren Eindrücke, diese wahre Erhebung nicht bloß des Körpers über Dunst und Lärm, sondern auch des Geistes und Herzens über Sorgen und Kleinkram der Alltäglichkeit kennen gelernt hat, dem geht es wie dem Romfahrer, der einen Soldo in die Fontana Trevi geworfen hat: die Sehnsucht läßt ihn nicht wieder los und treibt ihn, den Genuß zu erneuern.

---

3. Über anhaltischen Landen

Eine „Damenfahrt“ ohne Damen

Wetter unsicher, Temperatur übernormal, Windursprung Südwest, Barometer tief. Ganz Deutschland steht unter dem Einfluß einer tiefen Depression. So lautete die Wettervoraussage für den 17. März 1905. War es ein Wunder, daß sich diese auf ganz Deutschland lastende Depression auch uns mitteilte? Am 17. März wollten wir ja — eine Luftreise unternehmen, alle Vorbereitungen dazu waren getroffen, sogar das Frühstück schon sauber verpackt. Nun, den Mut nur nicht gleich verloren! Auch meteorologische Institute haben sich schon geirrt, und daß es jetzt am 16. März, nachmittag 6 Uhr, wie mit Kannen gießt, darf uns nicht allzusehr ängstigen. „Wenn's genug geregnet hat, dann hört's auch wieder auf.“ Aber es hört nicht auf, Stunde auf Stunde vergeht, der Regen fällt immer massiger. Nach 10 Uhr melden Telegramme von Leipzig nach Berlin, Dresden und Bitterfeld: „Fahrt aufgeschoben, besseres Wetter abwarten!“

Der 17. März bricht an. Gottlob! es gießt weiter, so brauchen wir uns über unsern gestrigen Beschluß wenigstens nicht zu ärgern. Am Nachmittag hie und da lichtere Flecken und Streifen am hellgrau-dunkelgrauen Himmel. Die Abendzeitung wird mit Spannung zur Hand genommen: „Voraussage für den 18. März: Wetter aufklärend, Temperatur normal, Windursprung Nordost, Barometer mittel. Nur Westdeutschland steht noch unter einer Teildepression.“ Das klingt freilich anders, und noch dazu Nordost, da geht die Fahrt über Thüringen und Franken ins Schwaben-

ländle, Landung am Bodensee, beim Grafen Zeppelin. Wie der sich freuen wird über den Besuch von Mitgliedern des Berliner Vereins, dem er ja als Ehrenmitglied selber angehört! Warum soll der Luftschiffer nicht auch einmal Luftschlösser bauen dürfen? Wagen wir's also! Wiederum fliegen die Telegramme: „Sonnabend punkt 8 Uhr Bitterfeld. Fahrt findet unter allen Umständen statt."

In der Frühe des 18. März bringt uns eine einstündige Automobilfahrt von Leipzig nach Bitterfeld. So, der größere Teil der Gefahr wäre damit überstanden, denn gegen das Auto ist ja der Luftballon ein Waisenknabe an Gefährlichkeit. Auch unser Führer, Hauptmann v. Kehler aus Berlin, früher Kompagniechef im Luftschifferbataillon, jetzt erster Geschäftsführer der auf Anregung des Kaisers ins Leben gerufnen Studiengesellschaft für motorische Luftschiffahrt, trifft pünktlich ein. Aber warum haben wir eigentlich gerade Bitterfeld als Ausgangspunkt gewählt? Weil wir gern auch einmal das viel leichtere und leistungsfähigere, dabei fast geruchlose Wasserstoffgas benutzen und mit dem schmucken kleinen Vereinsballon „Aßmann" fahren möchten, der nur 600 Kubikmeter faßt und wegen seines geringern Umfangs sich bequemer handhaben läßt. Wasserstoff aber ist, wenn man ihn auf 150 bis 200 Atmosphären verdichtet in Stahlzylindern beziehen muß, sehr teuer. Dagegen liefert ihn die Chemische Fabrik Griesheim-Elektron, deren Werke I und II bei Bitterfeld liegen, an Ort und Stelle für einen sehr annehmbaren Preis.

Es ist ein entzückender, sonnenheller Tag, nur der Horizont wird rings von leichten Dunstwolken umsäumt. Daß wir von dem so beliebten Märzenstaub infolge der vorausgegangnen Regengüsse nichts merken können, ist kein Fehler. Aber wo bleibt der versprochne Nordost? Wir müssen uns anstrengen, um überhaupt zu spüren, woher der Wind kommt. Es regt sich sozusagen kein Lüftchen, und dieses — weht aus Südwest. „Die Herren werden woll nich weit kommen heute", ruft uns einer der zur Ablassung des Ballons kommandierten Unteroffiziere vom

Luftschifferbataillon mit fachmännisch schlauem Schmunzeln zu. „Wenn et gut jeht, denn landen Se bei Berlin!“

Punkt 10 Uhr ist der Ballon zur Abfahrt fertig. Die Füllung hat drei und eine halbe Stunde gedauert, während die eines mehr als noch einmal so großen Ballons mit Leuchtgas durch eine darauf eingerichtete Gasanstalt nur etwa den zehnten Teil der Zeit in Anspruch nimmt. Rasch sind wir im Korbe, oder richtiger gesagt, im Körbchen. Denn es ist der kleinste und leichteste, den der Verein besitzt, 120 Zentimeter lang, 110 Zentimeter breit und 100 Zentimeter hoch. Eine Dame, die auf vier Wochen in ein Bad geht, würde ihn als Reisekorb entrüstet zurückweisen. Für uns drei aber mit einem Gesamtgewicht von 239 Kilogramm nebst unsern Apparaten und unserm geringen Gepäck ist er völlig ausreichend.

Das Kommando zum Loslassen ist gegeben. Der Ballon verläßt den Erdboden, schwebt aber nicht „majestätisch empor“, wie es gewöhnlich in den Schilderungen einer Auffahrt heißt, sondern gleitet langsam, ganz allmählich sich erhebend, in nordöstlicher Richtung vorwärts. Wir haben ja so viel Ballast mitgenommen wie nur irgend möglich, sieben Säcke zu 15 Kilogramm. Ein hastiges Aufsteigen wäre hier zwecklos, da auf der weiten Wiese längs der Fabrik, aber dank der zweckmäßig angelegten Leitung weit genug davon entfernt, jede Gefahr, an Gebäude anzustoßen, ausgeschlossen ist. In fünf Minuten schweben wir in einer Höhe von 180 Metern bei 12 Grad Celsius. Fröhliche Kinderstimmen dringen zu uns empor. Im Dorfe Greppin ist eben die Schule aus; ein wenig westlich davon eilt der Zug von Dessau südwärts, eine dichte weiße Rauchwolke über sich und hinter sich. Nach Osten gewandt, verfolgen wir den Lauf der vielgewundnen Mulde, die uns Grüße aus der sächsischen Heimat bringt; der anhaltende Regen der letzten Tage hat sie fast überall über die Ufer treten lassen.

Der Ballon steht jetzt, nur 100 Meter hoch, über dem Salegaster Holz und läßt uns dessen großen Wildreichtum



Aus der „Illustrierten Zeitung“, Leipzig. Photogr. Härtel

Schloß Altjeßnitz mit Kirche und Irrgarten aus 200 m Höhe. S. 49.



auf einmal überschauen, kaum ein Stück bleibt unsern Augen verborgen. Und dort, ein seltsamer Anblick, eine Streichholzsammlung! Es sind gefällte und abgeschälte Fichtenstämme, die auf einer Waldblöße trocknen sollen. Malerisch liegt nördlich davon das dem Freiherrn v. Ende gehörige Schloß Altjeßnitz mit seinen langgestreckten, von einem Turm unterbrochnen Wirtschaftsgebäuden dahinter. Ganz nahe unter uns sehen wir die efeubewachsene Dorfkirche mit ihrem Turm über dem Eingang an der Westseite und einer kleinen Apsis an der Ostseite des Langhauses. Etwas weiter rechts, im Schloßpark, befindet sich der gern besuchte quadratische „Irrgarten", dessen von mannshohem dichtem Buschwerk gebildete Kreuz- und Quergänge die in der Mitte gelegne „Kanzel" umschließen. Hier oben bedürfen wir keines Ariadnefadens, um uns in dem Labyrinth zurechtzufinden. Bald darauf, 10 Uhr 45 Minuten, fliegen wir in einer Höhe von 150 Metern über die Mulde hinweg auf das Kleckewitzer Holz zu.

Es hat auch seinen eignen Reiz, einmal längere Zeit so niedrig zu fahren, daß uns keine Einzelheit des unter uns ausgebreiteten Landschaftsbildes entgeht. Wieder beobachten wir Hoch- und Rehwild in Menge, und weiter nördlich in dem Königlichen Forst zwischen Möhlen und Oranienbaum zeigt uns eine öde, kohlschwarze Fläche die Spuren eines erloschnen großen Waldbrandes. In friedlichem Gegensatz dazu steht bei der Unterförsterei Ellerborn ein herzförmiger Holzschlag. Etwas entfernter im Südosten erblicken wir, von Fruchtgefilden umgeben, ein schlichtes, aber freundliches Landstädtchen, das Spuren früherer Befestigung zeigt, und aus dem ein schlanker Kirchturm emporragt. Es ist Gräfenhainichen, wo vor dreihundert Jahren am 12. März 1607 als Sohn des Bürgermeisters der Sänger evangelischer Kirchenlieder Paul Gerhardt geboren wurde. Nahe dabei auf dem Gottesacker an der Landstraße steht eine den Namen des Dichters führende kleine Kapelle.

In reichlich drei Viertelstunden haben wir nur 8 Kilometer Luftlinie zurückgelegt, in Sonnenschein und milder Luft, behaglich genießend, ohne jeden aufregenden Zwischenfall, und auch die folgenden Stunden verlaufen ebenso. In der Luftschiffersprache bezeichnet man solche Fahrten, zumal wenn auch noch eine harmlose Landung den Abschluß bildet, als Damenfahrten.

Die mächtigen Forste erleiden jetzt eine Unterbrechung; eine vielbesiedelte Feld- und Gartenlandschaft dehnt sich vor uns aus, nach Norden zu durch den vom Fürsten Leopold I. von Anhalt-Dessau erbauten großen Wall und durch Entwässerungsgräben vor den Überschwemmungen der Elbe geschützt und jetzt von der Kleinbahn Dessau—Wörlitz durchschnitten. Da, wo diese, aus dem Walde hervortretend, sich fast rechtwinklig nach Norden wendet, liegt eine Ortschaft, deren planmäßige Anlage mit den breiten, sämtlich im rechten Winkel sich schneidenden, zum Teil mit Bäumen bepflanzten Straßen uns über ihr verhältnismäßig geringes Alter nicht im Zweifel läßt. Einst lag hier das Dorf Nischwitz, aber Brand und Kriege hatten es zerstört, und an seiner Stelle ließ die Fürstin Katharina von Anhalt-Dessau aus dem Hause Oranien Ende des siebzehnten Jahrhunderts die neue Ansiedlung erstehn, die nach ihrer Schutzherrin den Namen Oranienbaum erhielt.

Aber mehr noch als das Städtchen mit seinen meist luftigen, große Gärten umschließenden Häuserreihen und seiner elliptischen Hauptkirche zieht uns das dicht dabei gelegne Schloß an, ein Lieblingssitz des „Alten Dessauers", der, ein Sohn der Oranierin Katharina, sich hier gern von den Anstrengungen seiner Feldzüge erholte und dem Weidwerk oblag. Hier exerzierte auch die Knabenkompagnie, die er seinem sechsjährigen Söhnchen Moritz errichtete, und aus der das anhaltische Regiment einen Teil seines Nachwuchses bezog. Bei der Gruppierung der Gebäude wie bei der Anlegung der Wege und Gärten haben Winkelmaß und Zirkel überall das entscheidende

Wort gesprochen. Die Vorderseite des im französischen Geschmack gebauten Schlosses kehrt sich mit einer Säulenhalle dem Garten zu, Seitenflügel und Kavalierhäuser reihen sich in voller Symmetrie nach Osten an.

Dem Schloß am nächsten liegt der „Französische Garten“, dessen pyramidenförmige Rot-Zedern, Eiben- und Lebensbäume durch ihre scharf begrenzten Schatten von oben gesehen besonders ins Auge fallen. Der „Chinesische Garten“ nördlich vom Schloß wird als solcher schon durch das schlanke fünfstöckige chinesische Türmchen kenntlich. Nicht weit davon liegt auf der einen Seite eine Baumschule, auf der andern die kapellenartige, achteckige, zweite Stadtkirche, deren Kuppeldach einen kleinen Turm trägt. Aus dem westlichen Teil der Anlagen, dem „Holländischen Garten“, leuchten uns zwei achtstrahlige Wegsterne entgegen; alte Eichen, Buchen, Erlen und Platanen umgeben sie. An der Südgrenze des Gartens streckt sich das 176 Meter lange Orangeriegebäude, wo den Winter über fast zweihundert Orangenbäume des Französischen Gartens aufbewahrt werden.

In dem Augenblick, da wir hinsehen, huscht gerade der Schatten des Ballons und der Gondel über das Dach des Hauses hinweg, von einer Aureole in den Regenbogenfarben umgeben, sodaß wir, wie Benvenuto Cellini in seiner Selbstbiographie, behaupten dürfen, unsern eignen Heiligenschein gesehen zu haben. Dabei schweben wir — es ist 11 Uhr 48 Minuten — in einer Höhe von 380 Metern unmittelbar über die Stadt Oranienbaum hinweg und nähern uns den ineinander verwachsnen Ortschaften Kakau, Brandhorst und Horstdorf. Kurz darauf künden von allen Seiten langgezogne dumpfe Pfeifentöne die Mittagspause der rund vierzig Tabak- und Zigarrenfabriken der Gegend an; ebenso stellen die Schneidemühlen auf kurze Zeit ihre geräuschvolle Arbeit ein. Auch wir folgen dem Beispiel und lassen uns das mitgenommene Frühstück schmecken.

Jetzt liegt Wörlitz vor uns mit seinem vielgenannten und vielbesuchten Parke. Aus unsrer Höhe hätte Herzog

Leopold Friedrich Franz von Anhalt die Schöpfung seiner Phantasie schauen und genießen sollen! Wir können alles deutlich unterscheiden: den im Sonnenschein glänzenden „Großen See“ mit seinen Ausbuchtungen, mit der Rousseau- und der Roseninsel, mit dem „Stein“, der uns wie eine kleine Wasserfestung erscheint, die künstlichen Kanäle, die zum „kleinen Walloch“ führen und zum „großen Walloch“ mit der Ziegeninsel und der Amaliengrotte, sowie dahinter den begrenzenden Elbwall selbst. Aus dunkeln Baumgruppen oder frischgrünen Rasenflächen schimmern anmutige Gebäude herauf: das Herzogliche Schloß mit seiner korinthischen Säulenhalle, von der eine Freitreppe in den Garten hinabführt, der Sommersaal, die hohe gotische Kirche und der Judentempel nahe am Wasser; in den westlichen Teilen des Gartens, die der dankbare Herzog nach den beiden ausführenden Gartenkünstlern Neumark und Schoch benannt hat, der Eisenhart mit seinen beiden Gartenhäuschen, das „Gotische Haus“, das mit dem zierlichen Maßwerk seiner Spitzbogenfenster, seinen Wimpergen und fialenartigen Säulchen und Türmchen im kleinen an die Palazzi des Canale Grande in Venedig erinnert, der von dorischen Säulen getragne, kuppelgekrönte Venustempel und das in ionischem Stil gehaltne „Nymphäum“. Gleichsam die Basis des Ganzen bildet das schmucke Städtchen, dessen wichtigere Gebäude so angelegt sind, daß sie dem Garten ebenfalls zur Zierde dienen. So wenig wir an sich von dem immer träger werdenden Wind erbaut sind, über so reizvollem Bilde verweilen wir doch gern zu längerer Betrachtung.

Auch die Fernsicht, die sich uns jetzt bietet, ist reich an Schönheiten. Es leuchtet und glitzert von drei Seiten zu uns empor, fast als wäre es ein Seengebiet, ähnlich dem der Havel zwischen Brandenburg und Potsdam. Es ist die Elbe zwischen Roßlau und Wittenberg, die weite Strecken überflutet hat. Daß es keine Seen sind, merken wir bald, denn allenthalben tauchen Straßen und Wege in die Wasserflächen ein und treten auf der entgegengesetzten

Seite wieder heraus. „Schlangenwandelnd“ nähert sich der breite Strom von Osten her, Waldungen und frisch bestellte Felder umschlingend und von großen Frachtkähnen belebt. Mehrmals scheint er sich zum Kreise zusammenzuschließen. Gerade in der Mitte der von uns überblickten Teilstrecke des Stromes liegt am rechten Ufer auf einer Bodenanschwellung, einem der Ausläufer des Fläming, die gewerbreiche Stadt Koswig a. E., die größte und älteste Ortschaft, über die unsre heutige Fahrt uns führt, deren schöne Lage schon Melanchthon gerühmt hat. Die Elbaue beherrschend, thront hier das weitläufige, etwas kasernenmäßig gebaute Schloß, einst Witwensitz der letzten Fürstin von Anhalt-Zerbst, Friederike (gestorben 1793), jetzt Landesstrafanstalt.

Um 12 Uhr 45 Minuten haben wir die Elbe passiert, eine Viertelstunde später heulen wieder von allen Seiten die Fabrikpfeifen, und von Koswig tönt ein Glockenspiel herauf. Jetzt fesselt unsre Aufmerksamkeit eine geschlossne Anlage westlich der Stadt: ein Teich, über dem sich wie ein groteskes kleines Kalkgebirge eine Schlackenhalde erhebt, dabei Fabrik- und Wohngebäude und merkwürdige waffelartige Erhöhungen. Früher war hier ein Braunkohlenwerk, die Antonienhütte, jetzt ist es eine Zweigniederlassung der Anhaltisch-Westfälischen Sprengstoff-Aktiengesellschaft. Jene Erhöhungen, die wie Waffeln aussahen, sind Sicherheitswälle zum Schutz gegen die gefährlichen Erzeugnisse der Fabrik.

Die vom Barographen gezeichnete Kurve unsrer Fahrt bewegte sich anfangs in leichter Zickzacklinie stetig aufwärts bis 1200 Meter. Dann haben absteigende Luftströme uns wiederholt der Erde genähert, aufsteigende aber ohne unser Zutun uns auch wieder mit hinaufgenommen. Denn Hauptmann v. Kehler geizt mit jedem Körnchen oder, wie er zu sagen pflegt, „Tröpfchen“ Sand, um die Fahrt soviel als möglich zu verlängern. Eben haben wir die Höhe von 1650 Metern erreicht, da umgeben uns Wolken, die Luft kühlt sich ab, wir sinken in wenigen Minuten

auf 50 Meter hinab. Das von uns längst abgerollte Schlepptau hat aufgesetzt, und nun beginnt eine gemütliche Bummelfahrt, erst über Äcker und Wiesen. Landleute von der Feldarbeit, Radfahrer von der Straße eilen herzu, weil sie glauben, wir wollten landen. Der Wind flaut immer mehr ab und wechselt leicht, sodaß wir kleine Bogen beschreiben.

Große Wälder dehnen sich vor uns aus, die Pfaffenheide, der Forst Serno, die Lotzschker Heide, der Wiesenburger und der Kleingliener Forst und zuletzt Brandts Heide, unterbrochen von den Dörfern Köselitz, Göritz, Lotzschke und Mützdorf. Unser Tau schleppt rauschend über die Fichten, und sein Ende springt von Wipfel zu Wipfel, ein leichtes Zittern teilt sich unserm Korbe mit. Weil der Wind nicht mehr ausreicht, uns rasch genug vorwärts zu treiben, müssen wir nach und nach unsern Ballast opfern, damit wir nicht mit dem Tau an Bäumen hängen bleiben. Über Waldblößen und Kohlenmeiler, auch über einen brennenden, schleift das Tau, da empfiehlt es sich doch, etwas energischer in die Höhe zu gehn. Der letzte Sandsack wird ausgeschüttet, leere und volle Wasserflaschen werden hinuntergeworfen. Holzweiber kreischen auf, als sie uns entdecken. „Du Fike, nu hewen se den Anker ruteschmeten!“ hören wir die eine rufen, und dabei deutet sie auf unser Schlepptau.

Eine Schar halbwüchsiger Burschen will sich am Tau festhalten. Da donnert ihnen die Kommandostimme unsers Führers zu: „Jeht weg, Jungens, det 's elektrisch jeladen!“, und erschrocken weichen sie zur Seite. Aber auch mit uns macht sich Hauptmann v. Kehler einen kleinen Scherz, er zieht kurz am Ventil und läßt uns in den Wald „eintunken“. Da sitzen wir nun mit unserm Korbe hoch oben auf den Bäumen, von Fichtenwipfeln rings umgeben, als wären es lauter kleine Christbäume. Ein idyllischeres Plätzchen läßt sich kaum denken. Jetzt ist der geeignete Augenblick gekommen: knallend springt der Sektpfropfen in den Füllansatz des Ballons, und der Wein schäumt im

Glase. Aber so entzückend es hier auch ist, wir müssen doch an die Landung denken, und für sie ist diese Stelle wenig geeignet. Also wieder aufwärts und vorwärts! Aber wie? Kein Wind, der uns treiben, keine Sonne, die das Gas im Ballon erwärmen und ausdehnen könnte, und mit dem Ballast sind wir zu Ende. Da hören wir in einiger Entfernung unter uns Pferdegetrappel: ein Zweispänner mit einem Herrn und drei Damen nähert sich auf der Straße, die den Wald durchzieht. „Wo fahren Sie hin?" fragen wir. Der Angerufne ist über die „Stimme von oben" nicht wenig erstaunt. „Nach Wiesenburg", antwortet er. „Da fahren wir auch hin." Uns klingt es so, als lachte da unten jemand etwas ungläubig. „Würden Sie vielleicht die Liebenswürdigkeit haben, die Sachen auflesen zu lassen, die wir herunterwerfen, und sie uns dann nach Wiesenburg mitzunehmen?" „Aber mit Vergnügen. Fangen Sie nur an!" Und nun geht es an ein lustiges radikales Aufräumen im Korbe. Der graue Mantel unsers Führers samt Kummerfalte schwebt hinab und wird von den hilfreichen beiden Töchtern unsers freundlichen Ritterguts-besitzers v. Tschirschky und Bögendorf auf Kleinglien gesucht und nach dem Wagen geschafft. Der Säbel, ein Lodenmantel, eine Reisetasche, die Reste des Frühstücks, dabei auch eine Kilodose Zunge in Gelee, der Verpackungsplan für die Ballonhülle wandern denselben Weg.

Der Erfolg zeigt sich sofort: unser Ballon steigt 500 Meter und würde rasch seine Prallhöhe von etwa 2000 Metern erreichen. Das aber dürfen wir nicht zulassen, da es uns zu einer weitern Fahrt an jedem Ballast fehlt. In den Wald schiebt sich eine für eine Ballonlandung allerdings ziemlich schmale Wiese beim Dorfe Jeserich ein. Da müssen wir landen, denn jenseits von ihr liegt wieder ein großer Forst. Also Ventil gezogen und niedergegangen. Aber noch immer fehlen etwa fünfzig Meter bis zum Ende des Waldes, und es herrscht völlige Windstille. „Hat denn niemand mehr etwas Entbehrliches zum Hinunterwerfen?" Niemand.

„Ja, meine Herren, dann hilft's nichts, dann muß einer von Ihnen selbst sich als Ballast behandeln lassen.“ Ein langer Zug am Ventil. Rauschend entweicht das Gas, der Korb senkt und zwängt sich durch die Fichten hindurch, stößt sanft auf den Waldboden auf und wird von Leuten, die uns gefolgt sind, festgehalten. Das Los ist geworfen und hat den Schwersten von uns getroffen, dieser steigt also aus. Jedoch die Entlastung würde gleich gar zu groß sein, so tauschen wir denn gegen unsern bisherigen Reisegefährten, einen Hauptmann und Batteriechef, einen stämmigen künftigen Rekruten aus der Mark ein.

„Laßt los!“ Der Ballon bahnt sich ungeduldig und keck seinen Weg durch die Bäume nach oben. Zweige schlagen uns ins Gesicht und brechen knackend. Das Schlepptau hängt alsbald wieder kerzengerade hinunter. Wir schweben in einer Höhe von etwa 300 Metern, und zwar mitten über der Wiese, die wir uns als Ziel ausersehen haben, und genießen noch einen Blick von oben auf das wie aus einem Märchentraum uns grüßende, efeuumsponnene Schloß Wiesenburg der Gräfin Fürstenstein. Neuer Ventilzug. Wir senken uns zum zweitenmal bis auf den Erdboden hinab, und dieser, durch einen wolkenbruchartigen Regen vom Tage zuvor gehörig darauf vorbereitet, nimmt uns wie ein weiches Polster auf.

Inzwischen ist auch der Zweispänner unsers märkischen Landedelmannes angekommen. Um uns den kleinen Retterinnen unsrer Sachen dankbar zu erweisen, nimmt sie Hauptmann v. Kehler im Einverständnis mit der keineswegs darob aufgeregten Frau Mama zu sich in den Korb. Das Ende des Schlepptaus wird von den herbeigeeilten Leuten gehalten, und unser so gefesselter Ballon macht noch zwei Aufstiege, den letzten mit zwei Bübchen der Jeseriger Dorfjugend, zum großen Jubel von jung und alt, auch ihrer eignen Mütter. „Nu kick mal, kick mal blot,“ ruft eine Frau, in die Hände klatschend, neben mir aus, „wie unse Jungs in de Luft rumflegen!“



Aus der „Illustrierten Zeitung", Leipzig. Photogr. Härtel

Landung des aufgerissenen Ballons bei Wiesenburg in der Mark. S. 57.

Zum letztenmale hat der Korb den Boden berührt. Die Ballonhülle wird aufgerissen und sinkt in sich zusammen. Um 4 Uhr 35 Minuten waren wir, zum viertenmal an einem Tage, „sehr glatt" gelandet. Nur 58 Kilometer hatten wir in sechs und einer halben Stunde zurückgelegt, stündlich im Durchschnitt 9 Kilometer. Das war freilich nicht viel, aber wunderschön war's doch, und schließlich war aus der sogenannten Damenfahrt sogar noch eine wirkliche Damenfahrt geworden.

4. Über der Mark Brandenburg in den Wolken und über den Wolken

Wer je den unvergleichlichen Genuß einer Fahrt durch die Lüfte kennen gelernt oder wenigstens eine anschauliche Schilderung davon gelesen hat, der weiß oder ahnt es doch, mit welcher Sehnsucht und Spannung man der Gelegenheit zu einer Wiederholung entgegensieht. Wochenlang vorher schon werden Himmel und Luftströmungen mit Aufmerksamkeit beobachtet, die täglichen Wetterkarten eifrig studiert, aus der allgemeinen Wetterlage, den Zugstraßen der Tief- und Hochdruckgebiete auf die zu erwartende Windstärke und -richtung, Temperatur und Bewölkung Schlüsse gezogen und deren Richtigkeit an den nachfolgenden Wetterberichten geprüft. Bei jeder Wendung der Windfahne oder des Wolkenzuges wird auf ein neues fernes Ziel glücklicher Landung gehofft, werden neue Pläne für eine sich daran anschließende Landreise geschmiedet.

Die Karte von Mitteleuropa kommt gar nicht mehr vom Tische. Die Zirkelspitze wird beispielsweise auf Berlin oder Bitterfeld gesetzt, und nun werden Kreise gezogen mit den Halbmessern von 150, 200 bis 600 Kilometern. Ist doch eine Windgeschwindigkeit von 50 bis 100 Kilometern in der Stunde gar nichts so Seltnes, sodaß Städte wie Memel, Krakau, Wien, München, Straßburg, Luxemburg, Amsterdam, Göteborg in zehn Stunden und noch viel kürzerer Zeit von Berlin aus erreicht werden können. Dieses eingehende Kartenstudium ist ein weitrer Gewinn von der Beschäftigung mit der Luftschiffahrt. Der

Blick lenkt sich auf die zahlreichen Möglichkeiten, welche die Windrose bietet, samt den in den Weg tretenden Hindernissen der Fahrt, physischen und politischen. Eine Fülle von Kenntnissen auf dem Gebiete der Erdkunde wird da ganz nebenbei erworben oder aufgefrischt.

Glücklich, wer dann selbst an dem Orte wohnt, von dem aus ein Aufstieg erfolgen kann, etwa an einem der Sitze der nunmehr schon zwölf deutschen Vereine für Luftschiffahrt, damit er in der Lage ist, günstige Witterung und den ersten geeigneten Wind zu benützen. Anders für den, der erst dahin reisen muß, dann wohl einen Tag nach dem andern auf das Eintreten des erwünschten Wetters in Ungeduld wartet und nur durch mitgenommne Arbeit sich den Aufenthalt einigermaßen erträglich macht. Der gewinnt — wenn man Kleines mit Großem vergleichen darf — Verständnis für die Gefühle, die den unglücklichen Andrée beherrschten, als er im Sommer 1896 zwei Monate lang in Spitzbergen vergeblich auf den für seinen Flug über den Nordpol nötigen Südwind wartete, dann zunächst wieder nach Schweden heimkehren mußte und erst das Jahr darauf, wiederum nach zweimonatigem Harren, seine Fahrt antreten konnte, die Fahrt — ins Verderben.

Wenn so die Geduld auf die Probe gestellt wird, dann heißt's eben, sich mit Würde in das Unvermeidliche schicken, und wenn die erwarteten Reize ausbleiben, Augen und Sinn öffnen für all das Fesselnde und Wunderbare, das ein näheres Bekanntwerden mit der Luftschifferei überhaupt und schließlich auch ein Aufenthalt mitten in schweren Wolken uns bietet.

Mehrere Tage schon hatten wir vergeblich in Berlin zugebracht. Auch heute, Sonnabend, den 22. Juli 1905, hatte es wie alle Tage vorher am Vormittag geregnet. Am Nachmittag klärte sich das Wetter auf, leichtere Wolken jagten am Himmel über uns dahin, und zwar, wie sich feststellen ließ, mit einer Geschwindigkeit von 70 Kilometern in der Stunde. Das wäre verlockend zur Fahrt,

allein es weht Westwind, und dieser triebe uns in etwa vier Stunden an die russische Grenze, dann aber wäre die Fahrt zu Ende. Ein Angehöriger des Luftschifferbataillons wird die Führung übernehmen, und Offizieren ist es, aus begreiflichen Gründen, nicht gestattet, die Grenzen des Deutschen Reiches zu überfliegen.

Wer in Rußland gelandet ist, weiß seltsame Geschichten davon zu erzählen. Die Luftreisenden wurden zunächst verhaftet, Ballon und Zubehör in Verwahrung genommen. Wenn dann etwa nach drei Tagen alle Papiere vom Gouverneur geprüft und zurückgegeben waren, folgte der zweite, weit gefährlichere Teil eines solchen Besuches bei unsern östlichen Nachbarn: es wurde von Rittergutsbesitzern oder von dem Offizierkorps der nächsten Garnison eine Gastfreundschaft geübt, deren Anforderungen ein deutscher Magen selten gewachsen ist. Man höre nur die Schilderung einer solchen Bewirtung in einem Offizierkasino. Mit einem Frühstück ähnlich der schwedischen Sexa begann sie: allerlei appetitreizende Leckerbissen wurden stehend eingenommen. Dabei trat einer der Herren nach dem andern — in dem angeführten Falle waren es einige zwanzig — auf einen wie den andern der drei Deutschen zu, in jeder Hand ein großes Glas mit Wotka oder einer ähnlichen Mordflüssigkeit. Das eine leerte er selbst auf das Wohl des Angeredeten, und dieser mußte zur Ehre seines Vaterlandes und seiner Armee wohl oder übel durch Austrinken des andern Glases dem russischen Kameraden Bescheid tun. Darüber war die Zeit zum Mittagessen herangekommen. Ein vortreffliches Mahl in vielen Gängen wurde aufgetragen und dazu eine aus Rum, Kognak und schwedischem Punsch bereitete Bowle, endlich ein für westliche Zungen nach seinem Werte schwer schätzbarer Sekt vom Don getrunken.

Nach Tische fand allgemeine Verbrüderung statt unter Umarmungen und Küssen. Aber auch den auf dem Kasernenhof stehenden Mannschaften des Regiments sollten die deutschen Offiziere gezeigt werden. So stellten sich

denn die Gastgeber auf der Veranda ihrer Kasinobaracke in zwei einander zugekehrten Reihen auf, die Gegenüber reichten sich die Hände, und ehe die Gäste es sich versahen, lagen sie langausgestreckt auf den Armen der Herren und wurden nun unter lautem Jauchzen und Slawarufen der zuschauenden Landser einmal über das andre in die Höhe gewippt, und das nach den vorausgegangnen Leistungen! Unter Gesprächen und gegenseitigem Zutrinken wurde der Abend verbracht. Nachts zwei Uhr brachen die Opfer russischer Gastfreundschaft endlich nach ihrem Quartier auf.

Also nach Rußland hinein hätten wir aus mehr als einem Grunde nicht gemocht, und eine vierstündige Fahrt bis an die Grenze schien uns viel zu wenig. Wir hatten ja große Dinge vor. Um möglichst weit zu kommen, hatten wir wieder den großen Ballon „Helmholtz“ gewählt, der auf vier Personen berechnet ist, wollten aber den Vierten weglassen, um desto mehr Ballast mitnehmen zu können. So mußten wir uns schon bis Montag gedulden, denn am Sonntag wäre eine Fahrt aus Rücksicht auf das Bedienungspersonal unmöglich gewesen. Einem längst gehegten Wunsche folgend, besuchten wir am Sonntag vormittag den Gottesdienst im Dom. Weihevolles und die Andacht Störendes nebeneinander, das war der Eindruck, den wir, abgesehen von der schlichten, eindringlichen Predigt, mit fortnahmen. Es war schwül und dunstig, als wir den Dom verließen. Wir begaben uns zum nächsten Telephon, um eine Verabredung für den folgenden Morgen mit dem Luftschifferbataillon zu treffen. „Verbindung mit Reinickendorf nicht möglich,“ meldete das Fernsprechamt, „Gewitter in der Leitung, rufen Sie später wieder an!“ Dieselbe Antwort hatten wir in den letzten Tagen schon wiederholt erhalten. Da war es sicherer, gleich selbst hinauszufahren. Ein viertelstündiger Weg von der Endstation der Elektrischen in Tegel durch ein Stück Jungfernheide brachte uns nach der Luftschifferkaserne. Ihre Lage ist ganz köstlich, wie

die einer Sommerfrische, mitten unter den Kiefern der Heide, die jetzt in der Mittagszeit einen besonders würzigen Duft ausströmen ließen, für die Offiziere des Bataillons, die in den dienstfreien Stunden gern die Anregungen der Großstadt genießen möchten, allerdings etwas unbequem.

Mit gewohnter Luftschifferliebenswürdigkeit wurden wir von sämtlichen anwesenden Offizieren des Bataillons aufgenommen. Von sämtlichen, das waren gerade zwei, der Adjutant und der Doktor, von denen sich jeder zur Führung unsers Ballons gern bereit erklärte. Alle andern waren abkommandiert zu Belagerungs- und sonstigen größern Truppenübungen.

Es ist eine weite Fläche, die die Kasernements dieser kleinen Truppe einnehmen. Eine Menge schmucker größerer und kleinerer Gebäude, in Rohbau ausgeführt, sind auf dem weiten Platze verteilt, zwei Kasernen für die Mannschaften, ein villenartiges Wohnhaus für den Kommandeur, das Offizierkasino von hübschen Gartenanlagen umgeben, Wohnungen für Unteroffiziere und Beamte, große Stallungen, Schuppen für die Wagen und Geräte, eine mächtige Ballonhalle, in der zuzeiten Fessel- und Freiballons verschiedner Art und Größe mit Gas oder Luft gefüllt zu sehen sind. Hierzu sind in neuester Zeit noch zwei weitere riesige Hallen für Motorluftschiffe gekommen, die eine, dem Bataillon gehörig, für das rühmlich bewährte, nach den Anweisungen des jetzigen Kommandeurs Major Groß vom Ingenieur Basenach ausgeführte Kriegsluftschiff, die andre außerhalb der Einfriedigung, 70 Meter lang, 16 Meter breit und 20 Meter hoch, im Besitze der Studiengesellschaft für motorische Luftschiffahrt zur Unterbringung des von ihr erworbnen, gleichfalls mit Erfolg erprobten Parsevalschen Luftschiffes. Außerdem hat das Bataillon eine eigne Gasanstalt zur Bereitung des für Militärzwecke fast ausschließlich verwandten Wasserstoffes, ferner eine Kompressorenanlage, in der das Gas auf 150 bis 200 Atmosphären verdichtet und in starke

längliche Stahlzylinder zu je fünf Kubikmeter Gas gefüllt wird. Diese Zylinder werden dann in einem abseits gelegnen Schuppen aufbewahrt, da trotz peinlicher Beachtung der Vorschriften für die Prüfung, Abnahme und Lagerung der Gasbehälter die Möglichkeit einer Explosion immerhin nicht ausgeschlossen ist.

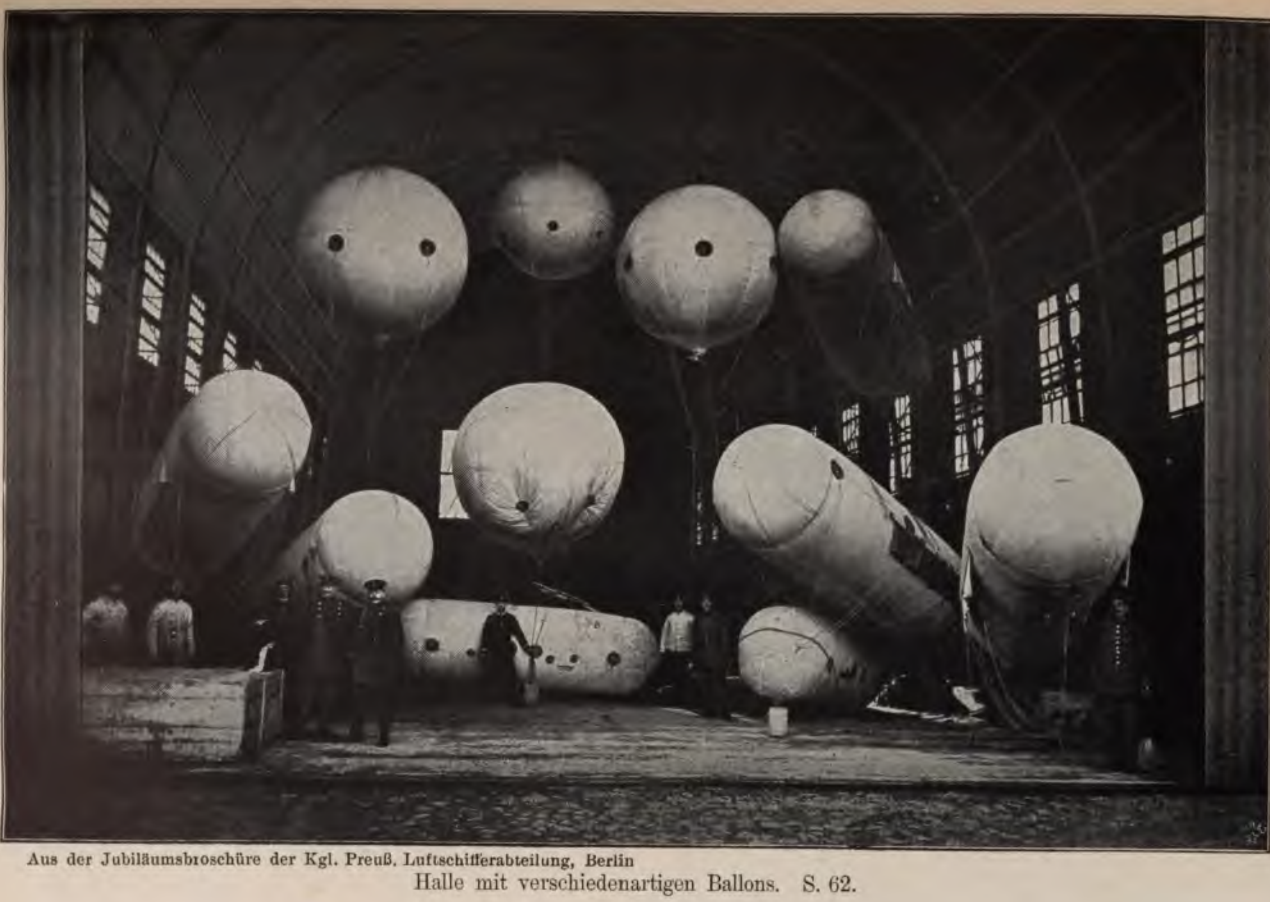
In Frankreich und England sind dabei schon mehrfach Unglücksfälle vorgekommen, und auch die preußischen Luftschiffer betraf eine Explosion am 25. Mai 1894 morgens vier Uhr während ihrer Unterbringung auf dem Tempelhofer Felde. Herumfliegende Eisenstücke beschädigten die Gebäude der Luftschifferabteilung und des angrenzenden Eisenbahnregiments Nr. 3, sogar noch in dem entfernter liegenden Schöneberg wurden Fensterscheiben eingedrückt. Menschen aber kamen wunderbarerweise dabei nicht zu Schaden, ja in einem Falle möchte man von mehr als bloß einem glücklichen Zufall sprechen: ein voller Gasbehälter, der nach einer Wellblechbaracke des Eisenbahnregiments geschleudert wurde, schlug durch das Dach hindurch in das leere Bett eines Mannes, der an dem Tage gerade auf Wache war! Auch eine Station für Funkentelegraphie befand sich damals auf dem Platze, doch ist diese seit Errichtung einer besondern Funkerabteilung wieder eingezogen worden.

Die Mannschaften werden, außer für den Arbeiterdienst zu den eigentlichen Luftschifferzwecken, vollständig als Infanteristen mit dem Karabiner Modell 98 ausgebildet. Zum Aufsteigen mit dem Fesselballon kommt der einzelne Mann während seiner ganzen Dienstzeit selten öfter als einmal, an den Freifahrten nehmen nur Offiziere teil, Unteroffiziere und Mannschaften ganz ausnahmsweise. Die Uniform ist die des Eisenbahnregiments mit einem L auf den Achselklappen und mit dem Gardejägertschako als Kopfbedeckung.

Die Truppe hat sich aus kleinen Anfängen in zwei Jahrzehnten zu ihrer jetzigen Größe und Bedeutung entwickelt. 1884 wurde sie als Ballondetachement, bestehend

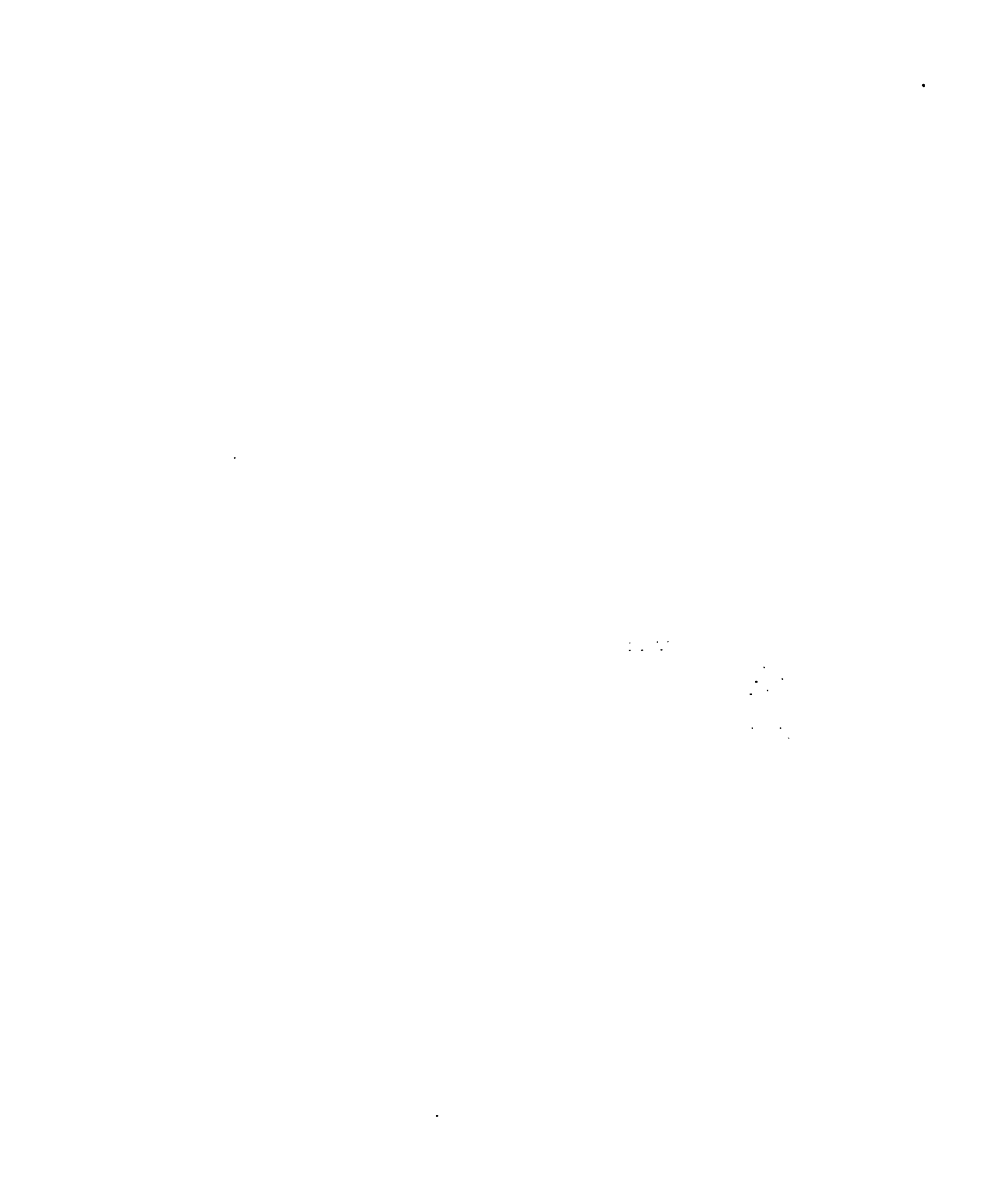
aus 4 Offizieren, 4 Unteroffizieren und 25 Mann, ins Leben gerufen und in den Gebäuden des frühern Bahnhofs der Königlichen Ostbahn untergebracht, von wo sie nach wenigen Jahren in die Kasernen des Eisenbahnregiments übersiedelte. Stetig vermehrt wurde sie 1887 als Luftschifferabteilung auf dem Übungsplatz am Tempelhofer Felde in Baracken gelegt und 1899 der neuerrichteten Inspektion der Verkehrstruppen zugeteilt. 1898 erfuhren ihre Dienstverhältnisse vorläufige Regelung durch eine besondre „Dienstvorschrift für die Luftschifferabteilung", die 1903 zu einem Exerzierreglement für Luftschiffer erweitert wurde. 1901 erfolgte die Umwandlung der Abteilung in ein Luftschifferbataillon mit zwei Kompagnien und einer Bespannungsabteilung, dessen Friedensstärke 13 Offiziere, 1 Arzt, 3 Beamte, 43 Unteroffiziere, 289 Mann, 4 Ökonomiehandwerker und 28 Dienstpferde beträgt.

Gleichzeitig wurde die Truppe nach der Jungfernheide im Nordwesten von Berlin, nahe bei dem Schießplatze Tegel, verlegt, wozu auch die erwähnte Explosion nicht wenig beitrug. Endlich ist im Frühjahr 1907 noch eine Versuchskompagnie für Motorluftschiffahrt aufgestellt worden in der Stärke von 3 Offizieren, 10 Unteroffizieren und 75 Mann. Mit dem Bataillon ist eine Lehranstalt verbunden. Daher zählt auch das Luftschifferbataillon vier Hauptleute, zwei als Kompagniechefs und zwei als Lehrer an dieser Anstalt. Zu ihr werden jährlich Offiziere und Mannschaften aller Waffen kommandiert, die dann im Kriegsfalle für die schon im Frieden mit Luftschiffergerät ausgerüsteten größern Festungen im Ballondienst Verwendung finden. Noch zahlreiche andre Aufgaben fallen unsern Luftschiffern zu. Alle technischen Neuerungen auf dem Gebiete der Luftschiffahrt verfolgen sie und nützen sie nach Möglichkeit zur Förderung ihrer eignen Aufgaben aus. Zu den Versuchen mit lenkbaren Luftschiffen auch außerhalb Berlins, so zu denen des Grafen Zeppelin, werden Offiziere des Bataillons dienstlich abge-



Aus der Jubiläumsbroschüre der Kgl. Preuß. Luftschifferabteilung, Berlin

Halle mit verschiedenartigen Ballons. S. 62.



ordnet. Vorschläge und Entwürfe von Erfindern werden von ihnen geprüft. Im Dienste der Wissenschaft nehmen sie an Fahrten zur Erforschung der höhern Schichten unsrer Atmosphäre teil, beschaffen sie das Ballonmaterial für Forschungsreisen wie die deutsche Südpolarexpedition des Professors Drygalski und die im Sommer 1907 unternommnen Fahrten ins Nördliche Eismeer. Den deutschen Vereinen für Luftschiffahrt, insbesondre dem Berliner, wurde mit höherer Genehmigung durch Instandhaltung des Materials und Bedienung der Ballons bei Auffahrten sehr wertvolle Unterstützung vom Bataillon zuteil. Denselben Dienst leistet dem Münchner Verein noch jetzt die Königlich Bayrische Luftschifferabteilung. Die Gegenleistung der Vereine besteht darin, daß ihre Ballons für den Fall eines Krieges der Heeresleitung zur Verfügung gestellt sind.

Die Pflege der Ballonphotographie wurde als Dienstzweig mit aufgenommen und hat schon sehr ansehnliche Erfolge erzielt, ebenso die Ausbildung von Brieftauben und die dazu nötige Mikrophotographie, also die Darstellung winziger Photogramme auf kleinen Häutchen, die den Brieftauben mitgegeben werden. Kurz, der Dienst der Luftschiffer ist überaus mannigfaltig und anziehend. Mit seiner Bedeutung ist auch das Ansehen der Truppe von Jahr zu Jahr gewachsen. Der Kaiser läßt dem Luftschifferwesen sein lebhaftes Interesse und unmittelbare Förderung zuteil werden, wie die auf seine Anregung erfolgte Begründung der Studiengesellschaft für motorische Luftschiffahrt aufs neue gezeigt hat, und zahlreiche Besuche hoher Persönlichkeiten des In- und Auslandes, auch ganzer Offizierkorps, sowie häufige Kommandierungen fremdländischer Offiziere beweisen, welche Teilnahme den Bestrebungen und Erfolgen des Bataillons von allen Seiten entgegengebracht wird.

So war ein Teil des Sonntags immerhin nicht ohne Gewinn für unsre Kenntnisse in der Luftschiffahrt verbracht, das Wetter am Nachmittag ließ für den folgenden

Morgen wenig Gutes ahnen, Gewitter folgte auf Gewitter. Aber noch länger warten oder unverrichteter Sache wieder heimreisen? Nein, dann lieber eine Fahrt auf gut Glück gewagt, selbst auf die Gefahr hin, daß sie ein vorzeitiges Ende findet. Auch andern ist's nicht besser gegangen: auf etwa zwanzig Fahrten des Berliner Vereins für Luftschiffahrt kommt durchschnittlich eine, deren Dauer hinter zwei Stunden zurückgeblieben ist. Ja eine Sonderfahrt endete schon nach 15 Minuten 6 Kilometer östlich von Bitterfeld, das in diesem Falle den Namen mit der Tat führte, denn jeden Kilometer mit 50 Mark bezahlen zu müssen, das ist wirklich bitter.

Schwere Wolken verhüllten den Himmel am Morgen des 24. Juli, aber so feucht die ganze Atmosphäre auch war, es regnete doch wenigstens nicht. Da, als der Ballon halb gefüllt sich über den Boden des Hofes der Gasanstalt Charlottenburg erhebt, prasselt plötzlich ein wolkenbruchartiger Platzregen auf ihn hernieder. Jetzt nur fort, so schnell als möglich! Aber da gibt's keine Beschleunigung, die Füllung muß beendet, der Korb mit dem Ballon sorgfältig verbunden und mit allem Nötigen ausgestattet werden. Der Regen hält mit gleicher Heftigkeit an, unsre Mäntel sind trotz ihrer Imprägnierung schon völlig durchnäßt.

Endlich, 8 Uhr 45 Minuten, sind wir fertig. Nun geht's ans Abwiegen. Auf sechzehn Sack hatten wir gehofft, mit knapp sieben erhalten wir erst ein wenig Auftrieb. Der Korb schleift über den Hof und gefährdet eine Gaslaterne, der Regen drückt ihn immer wieder zu Boden. Wir müssen noch anderthalb Sack opfern, um uns, ohne irgendwo anzustoßen, vom Winde über Berlin treiben lassen zu können. Beim Aufsteigen ruft der uns ablassende Adjutant vom Luftschifferbataillon uns noch zu: „Nur sofort durchstoßen!“ Sein Rat war gut. Wäre es uns gelungen, schnell durch die Wolken hindurch in den Sonnenschein zu kommen, dann hätte das allmähliche Verdampfen des von der Ballonhülle aufgenommnen Regenwassers uns jede anderweite Ausgabe von Ballast erspart, und wir hätten

alsdann den uns verbleibenden kleinen Rest unsers Sandes für die Landung aufheben können. Ob freilich eine solche Möglichkeit für uns vorhanden war, erschien sehr zweifelhaft. Jedenfalls folgten wir dem Rate nicht. In 200 Meter Höhe erreichten wir die ersten leichten, nebelartig zerfließenden Wolken, während aus der dichten zweiten Schicht der Regen unablässig auf uns herabströmte.

Der Grund, weshalb wir nicht höher gingen, war, daß der Anblick des in Regenwasser schwimmenden Berlin uns höchlich ergötzte. Es war in der Tat kostbar, den Weltstadtverkehr unter den weitgeöffneten Schleusen des Himmels von oben sich abspielen zu sehen. Wandelnde Regendächer überall auf den Straßen und Plätzen von Moabit, dazwischen hüpfend und hastend die Menge der Unbeschirmten, Droschken über Droschken in gleichmäßigem Trott, die von einzelnen schnellern Wagen überholt werden, Elektrische und Omnibusse, deren überfülltes Innere wir wenigstens ahnen können.

Der Stadtbahn näher als dem Nordring, bewegen wir uns, nicht in gerader Linie, sondern etwa den Windungen der unter uns fließenden Spree folgend, ostwärts. Die Anlagen des Kleinen Tiergartens zwischen Heilands- und Johanniskirche und ebenso die weiten Flächen des Großen Tiergartens prangen, von der mehrtägigen Befeuchtung erfrischt, in üppigem Grün, aber die zahlreichen Reit- und Radlerwege sind fast menschenleer. Der von Kasernen umgebne Exerzierplatz bei Alt-Moabit liegt verödet, selbst die um diese Zeit sonst hier übenden Abteilungen sind in die angrenzenden geschlossenen Räume geflüchtet.

Beim Lehrter Bahnhof erreichen wir die Stadtbahn und begleiten sie zunächst bis zum Alexanderplatz. Dort ist Wochenmarkt, man hat uns entdeckt, alles reckt die Köpfe nach uns und wischt sich dann lachend die vollgeregneten Gesichter. Natürlich fehlt's nicht an freundlichen Einladungen, herunterzukommen. In seiner längsten Ausdehnung überfliegen wir Berlin, und da die Geschwindigkeit nicht groß ist, haben wir Zeit, gründlich Ausschau

und — Einschau zu halten in die ältesten Teile der Stadt, Alt-Berlin und vor allem Alt-Kölln mit seinen noch jetzt so engen und krummen Gassen. Uns regnet's dabei wenigstens nicht ins Gesicht, dafür aber läuft uns das Wasser nun auch vom Ballon und von den Leinen, sogar aus dem Innern des Ballons durch Abkühlung des Gases ausgeschiednes Wasser in dicken Strahlen auf den Kopf, auf den Rücken, in den Nacken.

Nässer, als wir schon sind, können wir überhaupt nicht mehr werden, also mag jetzt über uns wegfließen und durch unsre Kleidung durchlaufen, was da will. Es ist eben eine tatsächlich feuchtfröhliche Fahrt, nur der Reisegefährte jammert, denn zu photographieren gibt's heute allerdings nichts. „Wären wir doch nicht! . . . Hätten wir doch! . . . Ich hab's ja gleich gesagt.“ So entringt sich ihm ein Seufzer nach dem andern, aber unser Führer, Oberarzt Dr. Flemming vom Luftschifferbataillon, läßt sich durch nichts aus seiner heitern Ruhe bringen, beobachtet die Apparate und gibt von Zeit zu Zeit etwas Sand aus. Auch der Führeraspirant ist ganz befriedigt, soll er doch seine Fahrten „bei verschiedner Witterung“ unternommen haben, ehe er die Ballonführereigenschaft erwerben darf, und recht verschieden von der freundlichen Witterung während der frühern Fahrten ist die heutige allerdings.

Jenseit der schienenreichen Fläche des Schlesischen Bahnhofs lockert sich das Häusermeer, Stralau, Rummelsburg an Spree und See liegen unter uns, ein wenig davon die Villen und der Rennplatz von Karlshorst. Jetzt, 9 Uhr 20 Minuten, erinnern wir uns des bei der Abfahrt erhaltnen Rates, die fesselnden Bilder werden ja nun seltner. Also durchstoßen! Aber womit? Über Berlin haben wir nach und nach wieder einige Sack verbraucht. Wir lassen so viel Sand herabfließen, als wir zur Not noch entbehren können, und steigen. Wie wohl soll's uns werden, wenn die Sonne uns wieder trocknet und wärmt und uns liebevoll näher zu sich emporzieht! Mit 350 Meter erreichen wir den oberen Rand der tiefsten Wolkenschicht. Die

Luftströmung darüber ist langsamer, die Wolken unter uns eilen jetzt rascher nach Osten als wir. In 500 Meter Höhe geraten wir in die schweren Regenwolken mitten hinein. Dichte, fürs Auge undurchdringliche graue Massen umschweben uns brodelnd, als entstiegen sie Dampfbehältern, wir fühlen uns wie in einer Waschküche eingeschlossen, nur ist's kühler und nässer in unserm Wolkenkessel.

Ein Durchdringen nach oben ist völlig ausgeschlossen, den letzten Sack Ballast müssen wir für einen Notfall aufsparen. Übrigens hellen sich die Massen über uns nicht auf, sie sind noch ebenso trüb und bleiern, wie wir sie von unten sahen, ein Zeichen, daß noch weitere Schichten über ihnen lagern. Wir müßten einen großen Vorrat an Ballast haben, um in den ersehnten Sonnenschein zu gelangen. So ist unser Schicksal besiegelt, wie weit wird der mit zentnerschwerer Feuchtigkeit belastete Helmholtz uns noch tragen? Schon fängt er an, langsam zu sinken, die Erde tritt wieder in Sicht, wir nähern uns Friedrichshagen und dem Großen Müggelsee. Darin zu „landen", das wäre ja ein recht würdiger Abschluß unsrer wässerigen Luftfahrt. Gefährlich würde es nicht sein. Der Korb pflegt in solchen Fällen zwar ein wenig ins Wasser einzutauchen, und wir erführen dann auch von unten her noch eine kleine Auffrischung, der Ballon aber spannt sich vor und zieht das Fahrzeug ans Ufer.

Doch es kommt gar nicht dazu. Der Wind treibt uns immer mehr ostwärts über den Krummendammer Forst, das Schloß Schöneiche und das Dorf Klein-Schönebeck. Der Ballon senkt sich ganz gemächlich. Etwa einen Kilometer weit wird er uns noch bringen können. Dann aber müßten wir das Tau über die Häuser des Ortes Kalkberge-Rüdersdorf schleppen lassen und dort niedergehn. Das geht nicht an, und das Brachfeld hinter dem kleinen Wäldchen, das wir eben überfliegen, ist wie geschaffen zur Landung. Also Schluß! Ein Zug an der Ventilleine, schwapp! stürzt uns ein reichlicher Eimer Wasser, das sich

auf dem Ventilteller gesammelt hatte, ins Gesicht. Der Korb berührt sanft den zerweichten Ackerboden nahe beim Gute Berghof, einen Kilometer nördlich vom Kalksee. Zwei Tage zuvor noch war uns eine vierstündige Fahrt bis an die russische Grenze zu unbedeutend erschienen, jetzt mußten wir uns mit 1 Stunde 25 Minuten und einer Strecke von etwa 40 Kilometern begnügen.

Kaum sind wir, wie aus dem Wasser gezogen, unserm Korbe entstiegen, da hört der Regen auf, die Wolken teilen sich, und schadenfroh wird die strahlende Sonne Zeugin unsrer schmutzigen Verpackungsarbeit. Ja, „hätten wir doch nicht“ nach tagelangem Warten vor der Zeit die Geduld verloren, „wären wir doch“ nur anderthalb Stunden später aufgestiegen, dann wär's gewiß eine köstliche, weite Fahrt geworden, und eine Menge schöner Photographien brächten wir als bleibende Erinnerung mit heim! Aber so darf der Luftschiffer nie denken. Es ist nur ausgleichende Gerechtigkeit, wenn er für all die Wonnen, die er andern Erdenbewohnern voraus hat, dem Schicksal auch einen kleinen Tribut zahlen muß.

An demselben Tage stieg noch ein zweiter Ballon des Berliner Vereins für Luftschiffahrt auf, und zwar weit entfernt von uns, in Wiesbaden, er brachte es auf fünf Minuten länger als wir, nur war er dabei sehr vom Winde begünstigt, er fuhr mit einer Geschwindigkeit von 90 Kilometern in der Stunde und landete bei Aschaffenburg. Während unsre Fahrt innerhalb eines ausgedehnten nordöstlichen Tiefdruckgebiets von 753 Millimeter stattgefunden hatte, war die andre am Ostrande eines von Irland aus das ganze Südwesteuropa bedeckenden Hochdruckgebiets, auch dort unter Gewitterregen, erfolgt.

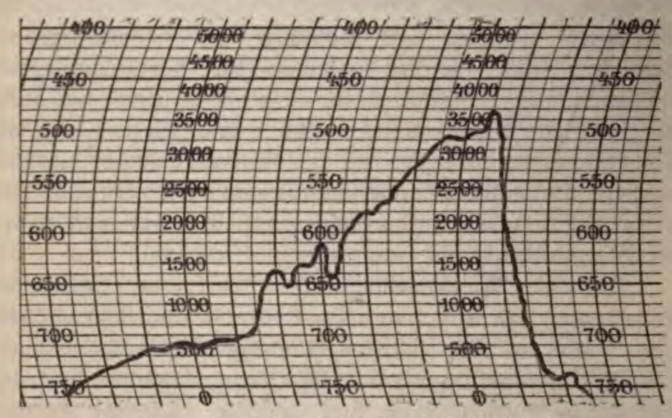
Eine hübsche Wagenfahrt in klarer, sonnenwarmer Luft am Bauer- und am Fleckensee entlang brachte uns nach dem Bahnhofe Erkner und von dort in einer Stunde der Zug nach Berlin zurück, wo wir unsre noch immer ganz durchnäßte Kleidung teils trocken bügeln lassen, teils durch Neuanschaffungen ersetzen konnten.

Bei unsrer nächsten Ballonfahrt am 7. Oktober hatte die Wetterlage mit der eben geschilderten große Ähnlichkeit, nur waren sowohl das nordöstliche Tief wie das südwestliche Hoch und mit ihnen das Gebiet des Ausgleichs mehr ostwärts verlegt, sodaß wir auf einen flotten Wind von Charlottenburg aus hoffen durften, auch fehlte, der Jahreszeit entsprechend, die Neigung zu Gewitterbildung. Einige Regenschauer hatten wir noch vor Beginn der Füllung glücklich abgewartet, vormittags 10 Uhr war sie beendet. Bei dem heftig böigen Winde, der das Abwiegen erschwerte, wurde eine Windpause zu schnellem Hochlassen benutzt. Die Richtung war beinahe genau dieselbe wieder wie das letztemal, nur ein wenig mehr südöstlich und von vornherein in größerer Höhe von 400 bis 1000 Meter aufsteigend. Beim Königlichen Schloß Bellevue schon kreuzten wir die Stadtbahn, beim Reichspostamt die Wilhelmstraße, dann folgten wir, nachdem für kurze Zeit eine Wolke uns jede Aussicht genommen hatte, der Oranienstraße bis zum Görlitzer Bahnhof.

Die erste Wolkenschicht nahm uns auf, in 1250 Meter Höhe hatten wir ihren obern Rand erreicht und schwammen eine Weile auf ihr, einzelne flüchtige Durchblicke nach der Erde genügten uns zur Orientierung, Rixdorf und die Spreeheide wurden unter uns sichtbar, während Stralau und Rummelsburg heute links von uns liegen blieben, ebenso der Große Müggelsee. In vierzig Minuten schon hatten wir, jenseit der von der ersten Fahrt her uns wohlbekannten Dahmeseen über dem großen Friedersdorfer Forste, den Längengrad unsrer Landung im Juli überflogen. Ein aufsteigender, auffallend kühler Luftstrom führte uns über dem Schlosse Storkow am Dolgensee rasch aufwärts in die zweite Wolkenschicht und durch sie hindurch bis zu 2000 Meter, aber hoch über uns, etwa noch 3000 Meter höher, erblickten wir eine dritte, jedoch mehr gelockerte Wolkenlagerung von Altokumuli, eine Erscheinung, die für den Luftschiffer nicht angenehm ist, denn in diesem Falle scheint die Sonne bald hell und heiß auf den Ballon,

bald wird sie von Wolken verhüllt. Um bei dieser abwechselnden Erwärmung und Abkühlung des Gases das Fahrzeug durch mäßiges Ballastausgeben einigermaßen im Gleichgewicht zu erhalten, bedarf es für unsern Führer, Leutnant Geerdtz vom Luftschifferbataillon, großer Aufmerksamkeit.

Bei seiner durch zahlreiche Fahrten erlangten Vertrautheit mit dem Gelände ist schon eine kleine Öffnung in den Wolken ausreichend, sich darin zurechtzufinden. So entdeckt er jetzt eben den Bahnhof Lindenberg bei



Fahrtkurve des Ballons Helmholtz am 7. Oktober 1905

Beeskow und nicht weit davon das Königlich Preußische Aeronautische Observatorium, kürzer und deutscher gesagt: die Luftwarte Lindenberg, die gerade ein Jahr zuvor unter ihrem verdienten Leiter Professor Aßmann von Berlin hierher verlegt und in Gegenwart des Kaisers eingeweiht worden war. Damit ist ein fester Punkt gewonnen, um die Geschwindigkeit unsrer Fahrt zu berechnen, sie beträgt 24,5 Meter in der Sekunde, also 88 Kilometer in der Stunde!

Dies war aber auch der letzte Ort, den wir noch zu bestimmen vermochten, dann blieben die Wolken unter uns dauernd geschlossen, ein leuchtendes Schneegefilde, soweit das Auge reicht, von einzelnen duftig hervor-



Glatt gelandet bei Linderode westlich von Sorau. S. 73 f.



Die noch mit dem Netz bedeckte Ballonhülle unmittelbar nach der Landung. S. 73 f.



quellenden Gebilden überragt. Nach dreistündiger Fahrt beginnt unser Helmholtz aus einer Höhe von 3500 Metern, die er, von der Sonne emporgezogen, allmählich erreicht hat, plötzlich zu sinken. Selbst das Ausschütten mehrerer Säcke Ballast hilft nichts, ein stark absteigender Luftstrom reißt ihn in die Tiefe. Bei 1800 Metern fallen wir wieder in die zweite Wolkenschicht herab, kaltfeuchte Luft umgibt uns und zieht das Gas im Ballon immer mehr zusammen, sodaß die Hülle schlaff uns zu Häupten rauscht. Für wenige Minuten wieder Wolken dicht über uns und unter uns, dann durchschlagen wir von etwa 1200 Metern an auch die unterste Schicht unaufhaltsam. Wo werden wir die Erde berühren? Nach der bei Lindenberg ermittelten Geschwindigkeit und Richtung muß es in Schlesien sein, etwa zwischen Lauban und Liegnitz.

Kleine Wäldchen, von großen Feldern umgeben, zwischen einer Eisenbahnlinie und einer Landstraße kommen zum Vorschein. Auch das Aufsetzen des Schlepptaus und das Auswerfen großer Sandmassen vermag die Schnelligkeit des Sturzes nicht aufzuhalten. Der Korb stößt krachend auf und fällt um, heftiger Bodenwind jagt uns, die Öffnung des Korbes natürlich nach vorn, unter wiederholtem Aufschlagen vorwärts. Das ist eine üble Lage für den Führer, der den Ballon aufzureißen hat, vollends wenn die Reißbahn länger als 48 Stunden vorher geklebt war und daher sehr fest geworden ist. Der Führer braucht beide Hände dazu und muß sich doch bei solcher Schleiffahrt gleichfalls festhalten. Leutnant Geerdtz kommen dabei seine langen Beine sehr zustatten, mit denen er sich halb sitzend gegen die Korbwände stemmt. Nachdem wir dann einen Kilometer knapp über dem gepflügten Acker hinweggefegt sind, sinkt die Hülle vor uns zu Boden, und durch die Leinen kriechend dürfen wir den Korb verlassen. Damit waren wir „glatt“ gelandet.

Der Luftschiffer unterscheidet nämlich drei Arten der Landung: „sehr glatt“, wenn der Korb, ohne an ein Hindernis anzustoßen, aufrecht stehn bleibt; „glatt“, wenn er sich gefahrlos auf die Seite legt oder etwa durch Anprallen

an einen Baum aufgehalten wird; „glücklich", wenn eine wirkliche Gefahr ohne Unfall bestanden wurde. Früher, vor Erfindung der Reißleine, der corde de miséricorde, wie die Franzosen sie nennen, sagte man scherzhafterweise wohl auch: „Glatte Landungen sind solche, bei denen es nicht unbedingt notwendig ist, daß alle Instrumente zerbrochen sind."

Das Dorf, in dessen unmittelbarer Nähe unsre Fahrt geendet hatte, hieß Linderode, westlich von Sorau in der äußersten Südostecke der Niederlausitz, also nicht in Schlesien, wie wir erwartet hatten. Die Windstärke war nur in der ersten Wolkenschicht, bis etwa 2000 Meter, so groß gewesen, darüber betrug sie nur reichlich die Hälfte. Ein zweiter Ballon, der an demselben Vormittag eine Stunde nach uns von der Gasanstalt Charlottenburg aufgestiegen war, ein Dienstballon des Luftschifferbataillons, landete „glücklich", d. h. in diesem Falle unter Beinbruch des Führers, 40 Kilometer westlich von uns bei Forst.

Zwei kleine Luftreisen waren es, über die wir hier berichtet haben, von denen wir die eine hauptsächlich *in den Wolken*, die andre *über den Wolken* zurücklegten, aber unsre Leser würden ein unvollständiges Bild erhalten von dem, was ihrer möglicherweise harrt, wenn sie sich entschließen, unserm Beispiele zu folgen, verschwiegen wir, daß Dauer und Eindrücke einer Fahrt von mancherlei Zufälligkeiten, vor allem von der Wetterlage, abhängen, daß auch hier wie überall das Glück eine Rolle spielt. Aber selbst die kleinste Fahrt würde dem, der nur sie unternommen hat, unvergeßlich sein.

---

5. Von der Mulde zur Hase

Erste Nachtfahrt und Führerfahrt

Warum wollen Sie denn nur gerade in der Nacht fahren? Da sieht man doch nichts! — Nun, auch eine Nachtfahrt hat ihre ganz eignen Reize, wir werden sie kennen lernen, und wer schon eine Reihe von Tagfahrten bei günstigem wie ungünstigem Wetter, bei flottem und bei trägem Wind, zu den verschiednen Jahreszeiten bei Sonnenschein und Regen unternommen hat, den verlangt danach, auch einmal eine Nacht zwischen Himmel und Erde schwebend zu verbringen.

Einen Vorzug hat die Fahrt bei Nacht unter allen Umständen, das sind die geringern senkrechten Schwankungen der Fahrtlinie infolge der gleichmäßigern Temperatur. Bei Tage, zumal an warmen Tagen, gleicht die Kurve oft einem wildzerklüfteten Gebirge: bald steigt der Ballon, weil sich das Gas unter dem Einfluß der wärmenden Sonnenstrahlen ausdehnt, bald sinkt er, weil sich eine Wolke zwischen ihn und die Sonne schiebt, und die dadurch abgekühlte Luft das Gas sich wieder zusammenziehn läßt. Dieses Schwanken aber, das — vorläufig wenigstens — nur durch reichliches Auswerfen von Ballast einigermaßen ausgeglichen werden kann, verkürzt die Dauer der Fahrt. Anders, wenn es erst einmal gelingt, durch künstliche Erwärmung und Abkühlung des Gases den Ballon gleichmäßig gefüllt zu halten. In der Nacht dagegen zeichnet der Barograph eine Linie mit auffallend geringen Abweichungen nach oben und unten. Die Ausdehnung des Gases hält sich annähernd gleich, und große

Aufmerksamkeit, die uns auch die geringste Abwärtsbewegung des Ballons bemerken und wo nötig abfangen läßt, ermöglicht es, daß wir länger als bei Tage unterwegs sind. Wenn dann die Sonne aufgeht und ihren Einfluß geltend zu machen beginnt, dann haben wir schon eine Strecke zurückgelegt, wie wir sie bei Tage vielleicht überhaupt nicht überflogen hätten; ja manche Nachtfahrt ist mit dem so anspruchslosen Wasserstoffballon überhaupt ohne wesentlichen Ballastverlust unternommen worden, und eine längere Tagfahrt schloß sich ihr noch an. So legte der 600 Kubikmeter umfassende Ballon Aßmann des Berliner Vereins für Luftschiffahrt vom 10. bis 11. Februar 1905 in $18^3/_4$ Stunden einen Weg von rund 1000 Kilometern zurück, von Bitterfeld bis Moroczno bei Minsk in Rußland. Andre Nachtfahrten desselben Jahres endeten bei Wittighausen in Baden (500 Kilometer) und bei Teplicz bei Pöstyen in Ungarn (540 Kilometer). Allerdings war bei diesen drei Fahrten der Korb nur mit zwei Personen belastet.

Kurz vor unsrer Ankunft in Bitterfeld erblicken wir vom Zuge aus auf einer Wiese nahe dem Werke Elektron II, einer Filiale der Fabrik Griesheim in Frankfurt am Main, die uns wieder den nötigen Wasserstoff liefert, den gelben Vereinsballon schon dreiviertel gefüllt. Der Aßmann ist es freilich nicht mehr, den hat am 21. Dezember 1905 sein Schicksal ereilt. Bei Forst in der Lausitz war es, da sollte auf einer Waldblöße gelandet werden. Dicht am Rande aber der zuletzt überflognen Waldstrecke befand sich eine Starkstromleitung, die von den Korbinsassen, zumal da man mit einer Geschwindigkeit von 60 Kilometern die Stunde fuhr, vorher nicht hatte bemerkt werden können. Als das Schleppseil sie berührte, ging der nur wenige Meter noch vom Boden entfernte und vom Führer sofort aufgerissene Ballon in Flammen auf, die Reisenden blieben unversehrt. Der alsbald dafür beschaffte Ersatzballon Ernst (680 Kubikmeter) schien die Neigung zu schlimmen Streichen von seinem Vorgänger geerbt zu

haben. Als er zum erstenmal gefüllt wurde, ließ er sich durch einen heftigen Windstoß aus dem Netze herausdrücken und entwich, glücklicherweise nicht auf Nimmerwiedersehen wie vor fünf Jahren ein in Charlottenburg aufgestiegner Leuchtgasballon des Vereins, der sich bei Köslin seiner Insassen entledigte und seinen Flug nach der Ostsee nahm. Nach einigen Tagen kehrte Ernst, zwar etwas heruntergekommen, aber reuevoll zu den ihm großmütig verzeihenden Seinen wieder zurück.

Diesem Ernst also, dessen Äußeres noch durch einige kräftige Flicken an seinen Jugendleichtsinn erinnert, vertrauen wir uns jetzt an. Die Führung übernehme ich, diesmal freilich noch unter der verantwortlichen Oberleitung eines der beiden Kompagniechefs unsers Luftschifferbataillons, Hauptmanns v. Kehler, des Vorsitzenden im Fahrtenausschuß. Es ist wohl das letztemal vor der Reifeprüfung am Schluß des Lebens, daß ich mich einem Examen unterziehe, übrigens recht heilsam für einen, der Jahr für Jahr so viele andre dem Unbehagen von Prüfungen aussetzen muß. Heute will jedoch so etwas wie Examenerregung gar nicht aufkommen, das läßt schon die Liebenswürdigkeit meines jungen Prüfungskommissars nicht zu. Auch der dritte Mann trifft pünktlich ein, dessen Begeisterung für kühnen Sport zu seinem Namen Harras vortrefflich stimmt.

Der Ballon ist prall gefüllt. Noch so lange es hell war, habe ich mich davon überzeugt, daß Ventil- und Reißleine in seinem Innern klar sind, und durch einen kurzen Zug am Ventil, daß dieses richtig arbeitet. Auslauf- und Korbleinen sind vorschriftsmäßig am Ring angeknebelt, der Inhalt des Korbes ist vollständig, namentlich sind die nötigen Apparate und Karten vorhanden. Eine Vorsicht erscheint jedoch vor der Abfahrt noch geboten. Um den Ballon vor einer Berührung mit der Starkstromleitung des Elektronwerkes zu sichern, lassen wir ihn noch etwa 200 Meter zur Seite führen. Hunderte von Menschen umdrängen uns dabei, es ist ja Feierabend, darum haben

sie Zeit, während man sonst bei den Fahrten von Bitterfeld aus wenig belästigt wird.

Es ist Mittwoch nach Ostern, der 18. April 1906, aber die Luft ist so mild wie an einem Sommertage, und auch beim Sinken der Sonne kühlt sie sich nur wenig ab. 7 Uhr 50 Minuten ertönt das Kommando: „Laßt los!“ Mit acht Sack Ballast steigen wir langsam auf, ein Zeichen, daß wir gut abgewogen sind. Die Dunkelheit ist völlig hereingebrochen, der Himmel mit Wolken bedeckt. Ja, wer vor acht Tagen beim Vollmondschein hätte fahren können! Aber da hielt mich der Wunsch, einer Versammlung von Berufsgenossen beizuwohnen, zurück. Wir fahren in geringer Höhe von 100 und 200 Metern. Mannigfache Geräusche dringen an unser Ohr: Menschenstimmen und ländliche Musik aus den Ortschaften, Wagenrasseln auf den Landstraßen und die fagottartigen Töne der Automobilhupen. Frösche quaken in der Abendstille, und Nachtvögel umkreischen uns. Eigentümlich ist es, wie auch in der Nacht immer die Hunde zuerst den Ballon bemerken und durch ihr lautes Bellen erst die Menschen auf ihn aufmerksam machen.

Elektrische Taschenlampen mit gut gefüllten Akkumulatoren ermöglichen es, Barometer und Barograph in kurzen Pausen zu kontrollieren und Aufzeichnungen zu machen. Auch mit der Orientierung geht es zunächst ganz gut. Unsre Karten sind bei dem künstlichen Lichte bequem zu lesen, und da wir sehr niedrig fahren, ist uns auch eine Verständigung mit den Bewohnern der Ortschaften möglich. Freilich dauert's mitunter eine Weile, bis sie merken, woher der Anruf kommt, zuletzt erst denken sie daran, nach oben zu schauen. Heideloh heißt der Ort, den wir, der Bitterfeld-Zörbiger Straße folgend, jetzt eben 8 Uhr 5 Minuten nahe zur Linken haben. Er liegt genau westlich von dem Platze unsrer Auffahrt und ist, wie wir mit dem Zirkel auf der Karte feststellen, 9 Kilometer von Bitterfeld entfernt. Also treibt uns reiner Ostwind mit einer Geschwindigkeit von 36 Kilometern in

der Stunde, viel schneller, als wir es bei der Stille des Abends erwartet hatten. Die Temperatur ist angenehm. Da wir leider vergessen haben, ein Thermometer mitzunehmen, müssen wir uns auf Schätzung verlassen: es mögen etwa 10 Grad Celsius sein. Leichte Lodenmäntel genügen, uns warm zu halten.

Da empfinden wir plötzlich einen kühlen Luftzug, während sonst der mit der Strömung fahrende Luftschiffer ja den Eindruck völliger Windstille hat. Wir sind in einen andern Luftstrom geraten und müssen uns diesem erst anpassen. Das wiederholt sich häufig bis in die frühen Morgenstunden. Wir haben also unruhige Luft, die Windrichtung wechselt oft. Die wagerechte Fahrtlinie gestaltet sich diesmal somit beinahe unregelmäßiger als die der Auf- und Abwärtsbewegung, und die Orientierung wird uns von nun an sehr erschwert. Einigen Anhalt bieten dafür die Eisenbahnen, die an den sich in gewissen Zwischenräumen wiederholenden Lichtern und an den wie phosphoreszierende Schlangen sich bewegenden oder leuchtenden Perlenschnüren ähnlichen Zügen erkennbar sind. Die Zeitangaben des Kursbuches, verglichen mit den während des Fluges für die beobachteten Eisenbahnzüge verzeichneten, sind deshalb bisweilen ein gutes Hilfsmittel zur Ortsbestimmung. Natürlich hat man es auch versucht, sich von allen Wahrnehmungen auf der Erde, die ja bei einer Fahrt über den Wolken selbst bei Tage so wie so unmöglich oder doch trügerisch sind, unabhängig zu machen und die im Seewesen gebräuchlichen Methoden anzuwenden. Besonders war der seinem Berufe durch jähen Tod leider so früh entrissne Hauptmann von Sigsfeld auch auf diesem Gebiete mit Erfolg tätig. Doch stellen sich dem Luftschiffer für die Messung von Gestirnshöhen viel größere Schwierigkeiten in den Weg als dem Seefahrer, schon weil sich der Ballon, solange er nicht am Schlepptau fährt, unaufhörlich um seine Längsachse bewegt. Dazu nimmt die Berechnung eines Ballonortes aus einer Sonnen- und Mondhöhe mit Hilfe

der im Seewesen üblichen, für Luftschifferzwecke zu umständlichen Tabellen 20 bis 30 Minuten in Anspruch. An der Verbesserung des Verfahrens arbeiten jetzt Privatdozent Dr. Marcuse in Berlin unter Benutzung des Libellenquadranten von Butenschön in Hamburg und die als Luftschiffer rühmlich bekannt gewordnen Meteorologen Brüder Dr. Kurt und Dr. Alfred Wegener, welche die der Zeit nach längste Ballonfahrt von $52^1/_2$ Stunden zurückgelegt haben. Kurt Wegener gelang es auch, als erster Deutscher die Nordsee zu überfliegen.

Dunkel, aber deutlich sich abhebend taucht rechts von uns ein Berg mit Aussichtsturm auf, es ist der Petersberg, und südlich zeigt sich in der Ferne der helle Lichtstreifen einer großen Stadt — Halle. Das Auge hat sich an die Dunkelheit gewöhnt und vermag viele Einzelheiten unter uns zu unterscheiden. Nach und nach kommen auch immer mehr Sterne zum Vorschein. Punkt neun Uhr überfliegen wir bei Wettin in 190 Meter Höhe die Saale, ihre Windungen und die dunkeln Ränder ihres Tales treten bestimmt hervor. Der nächste Ort, dessen Name uns zugerufen wird, ist Polleben. Ein ganzer Kranz von Städten umgibt uns, ihre verschiedne Anlage, teils unregelmäßig und krummlinig, teils sternförmig von einem Mittelpunkt ausgehend, ist an den beleuchteten Straßenzügen und Plätzen erkennbar. Dabei ist das rötliche Flammbogen- oder Effektbogenlicht von dem weißen, zum Teil grünlich-weiß schimmernden Gasglühlicht genau zu unterscheiden. Südwestlich von uns Eisleben, nördlich entgegengesetzt Gerbstedt, vor uns im Westen die dicht beieinander liegenden, durch eine lange Doppelreihe von Laternen miteinander verbundnen Orte Mansfeld und Leimbach, nordöstlich davon Hettstedt, mehr in unsrer Nähe eine Anzahl kleiner Ortschaften, in denen die Lichter immer spärlicher werden. Um so greller strahlt die Glut einiger Hochöfen oder Schmelzhütten nahe bei Hettstedt. $9^3/_4$ Uhr tönen schwere Hammerschläge wie Glockenzeichen zu uns empor, bedeuten sie etwa einen Schicht-

wechsel? Das Gelände unter uns hebt sich immer mehr, wir müssen seinem Beispiel folgen und werfen ein wenig Ballast aus, um uns in der nötigen Entfernung von der Erde zu halten. Wälder, immer dichter werdend, dehnen sich unter uns aus, tiefe Schluchten mit schroffen Felsabhängen durchschneiden sie, Wasserfälle und Gebirgsflüsse lassen ihr Rauschen hören, dazwischen hier und da kleinere Hochflächen mit Ackerfluren bedeckt. Es ist der südliche Teil des Harzes, über den wir fliegen, aber die genauere Bestimmung wird uns unmöglich. Wohl bedauern wir das, aber nicht allzusehr. Was tut's, ob wir im einzelnen wissen, wie die Wälder unter uns heißen, die Talgründe und Walddörfchen? Weit wonniger ist es, ohne mühsames Suchen auf der Karte die ernste, dunkle Landschaft unter uns zu betrachten, den köstlichen Tannenduft einzuatmen, dem Brausen der Gebirgswässer zu lauschen, in kühler, aber für uns regungsloser Nachtluft, behaglich ohne jede Anstrengung für uns, während die Bilder zu unsern Füßen rasch dahinzugleiten scheinen. Haben wir die anfängliche Richtung beibehalten, so muß es der Stolberger Forst sein, dessen Wipfel wir jetzt $10^1/_4$ Uhr beinahe berühren, und die große Stadt im Südwesten wäre dann Nordhausen. Aber der Wind hat sich wiederholt gedreht, und auch die Geschwindigkeit ist nicht mehr die alte, sie hat zugenommen, etwa 50 Kilometer in der Stunde.

Obwohl der Apparat 500 Meter anzeigt, schweben wir doch nur in einer Höhe von 50 Metern über ein Dorf hinweg. Vielleicht hört man uns dort. „Holla!“ Richtig, unser Gruß wird erwidert. „Holla!“ tönt's zurück. „Wie heißt das Dorf?“ „Orb.“ Wir suchen es vergebens auf der Karte. „Wie heißt die nächste Stadt?“ „Att.“ Jetzt erst merken wir's, es ist das Echo, das uns neckt; und nun beginnt ein lustiges Frage- und Antwortspiel. Auch langgezogne Töne und Jodler klingen melodisch zu uns zurück, bisweilen leise verhallend noch ein zweitesmal. Wir sind wieder über dem Walde. Da raschelt's unter uns und

flieht erschreckt dahin und dorthin, es sind ganze Rudel von Hirschen und Rehen, sogar für unser Auge wahrnehmbar, die mit feinem Spürsinn den Ballon bemerkt haben. Sonst hören wir von Tierlauten nur noch den Ruf des Käuzchens.

> Doch kecker rauschen die Quellen hervor,
> Sie singen der Mutter, der Nacht, ins Ohr
> Vom Tage,
> Vom heute gewesenen Tage.

Die Gegend wird flacher, eine kleinere Ortschaft, anscheinend im Tale liegend, wird sichtbar, und lärmendes Froschkonzert dringt an unser Ohr. Ist's vielleicht Walkenried mit den zahlreichen Teichen seiner Umgebung? Dann wäre die Bahnlinie, der wir eine Weile folgen, die Strecke Nordhausen—Northeim. Wieder liegen Wälder unter uns und Bergland, aber jene sind nicht mehr so ausgedehnt, dieses ist niedriger als vorher. Es ist zwölf Uhr, und von allen Seiten begrüßen Nachtwächterhörner den Anbruch der Geisterstunde.

> O holde Nacht, du gehst mit leisem Tritt
> Auf schwarzem Samt, der nur am Tage grünet,
> Und lustig schwirrender Musik bedienet
> Sich nun dein Fuß zum leichten Schritt,
> Womit du Stund um Stunde missest,
> Dich lieblich in dir selbst vergissest —
> Du schwärmst, es schwärmt der Schöpfung Seele mit.

Was würde ein lyrischer Dichter wie Mörike, dessen Verse uns da eben in den Sinn kamen, von dem Zauber der Nacht gesungen haben, wenn er ihn wie wir hätte empfinden dürfen, oder ein Goethe, der sein Lebtag alles, was ihn erfreute oder quälte oder sonst beschäftigte, in ein Bild, ein Gedicht verwandeln mußte, um darüber mit sich selbst abzuschließen! Die Führung des Ballons möchte der Dichter dann freilich lieber einem andern überlassen, sonst könnte er leicht recht unsanft aus seinem holden Träumen gerissen werden, etwa durch Anstoßen des Korbes an einen Kirchturm oder durch Umreißen eines Schorn-

steins, was ja auch bei Tage schon vorgekommen ist. Eben um solche unliebsame Berührungen zu vermeiden, haben wir das Schlepptau noch im Korbe behalten. Jetzt aber hat sogar unser nur 12 Meter langes Loslaßtau aufgesetzt und schleift am Boden hin, der nach der Angabe des Barometers 170 Meter über dem Meeresspiegel liegt. Durch etwas Sandauswerfen heben wir uns schnell auf 400 Meter. Auch die kleinste Entlastung äußert ja sofort ihre Wirkung auf unsern braven Ernst, während beim Leuchtgasballon oft recht bedeutende Ballastopfer notwendig sind, wenn er einmal ins Sinken gekommen ist. Im ganzen haben wir bis jetzt erst drei Säcke verbraucht.

Eine halbe Stunde später dringt wieder lautes Wasserrauschen zu uns herauf, und um ein Uhr kommen wir an einer ansehnlichen Stadt vorbei, einer der größten, die wir auf der ganzen Reise gesehen haben. Ihre Straßen winden sich leicht, nur mitten hindurch zieht sich eine mehrere Kilometer lange helle Lichterreihe. Wir irren wohl kaum, wenn wir annehmen, daß es Göttingen ist. Zweifellos ist der Fluß, den wir vor uns sehen, die Leine. In 660 Metern, der außergewöhnlich geringen Maximalhöhe unsrer Fahrt, fliegen wir nördlich von dem erleuchteten Sitze der Wissenschaft an ihm vorüber. Von Müdigkeit spüren wir nur wenig trotz dem anhaltenden Stehn. Denn wenn auch zwei kleine, etwas abschüssig gewordne Ecksitzchen in unserm Korbe sind, so fehlt es doch an Zeit, sie öfter zu benutzen. Dagegen erzwingt sich der Körper für die ihm versagte Erquickung durch Schlaf als Ersatz eine andre Stärkung. So reichlich habe ich selten einem Mahle zugesprochen wie in dieser Nacht dem vortrefflichen „Frühstück“, das uns die Gattin meines Prüfungsrates mit feinem Verständnis für die Bedürfnisse des Luftschiffers vorbereitet hat. 1 Uhr 45 Minuten fliegen wir über einen fahrenden Zug, das wäre gute Gelegenheit, den Ort festzustellen, aber der Zug keucht schwer und zeigt nur dürftige Lichter, es ist ein Güterzug auf

der Strecke Holzminden—Kreiensen, denn bald darauf kreuzen wir die Weser.

Noch drei Viertelstunden, und wir befinden uns über einer dicht bevölkerten Landschaft, zahlreiche Städte und größere Ortschaften machen auf uns den Eindruck eines riesigen, auf dunkler Decke unregelmäßig verstreuten Brillantschmuckes. Sogar den Versuch, uns in diesem Gewirr zurechtzufinden, müssen wir aufgeben. Nachträglich halte ich es für die Gegend zwischen Lemgo und Rinteln. Unser Ballon lohnt die ihm zugewandte Aufmerksamkeit durch musterhafte Haltung, etwa anderthalbe Stunde sind wir ziemlich gleichmäßig in 500 Meter Höhe geblieben. Jetzt sinken wir rasch und mindern die Abwärtsbewegung nur so weit, daß wir nicht „durchfallen“ — bis auf die Erde. Daß wir dieser nahe kommen, ist sehr günstig. Dort auf einer Niederung in einem Wäldchen sehen wir eine Laterne sich bewegen. Gewiß ein Waldarbeiter, der uns Auskunft geben kann, wo wir sind. Wir rufen ihn an, einer nach dem andern, so laut wir können. Keine Antwort, obwohl wir so nahe sind, daß er uns hören muß. Das Licht bewegt sich lebhaft nach wie vor, ja so lebhaft, daß es nach unsrer Schätzung Sprünge von 5 bis 10 Metern macht. Ein Mensch kann das schwerlich sein. Wir sehen uns weiter um und nehmen noch an zehn oder zwölf andern Stellen dieselbe Erscheinung wahr, überall unter denselben örtlichen Bedingungen: auf einer Niederung in kleinem Walde oder Busch.

Unwillkürlich kommt uns die Erinnerung an ein Naturphänomen, das der junge Goethe bei seiner Übersiedlung von Frankfurt nach Weimar, wie er in Dichtung und Wahrheit berichtet, zwischen Hanau und Gelnhausen beobachtete. In einer Tiefe sah er eine Art von wundersam erleuchtetem Amphitheater. Es blinkten in einem trichterförmigen Raume unzählige Lichtchen stufenweise übereinander und leuchteten so lebhaft, daß das Auge davon geblendet wurde. Dabei saßen sie nicht etwa still, sondern hüpften hin und wieder, sowohl von oben nach

unten als umgekehrt und nach allen Seiten, andre blieben ruhig und flimmerten fort. Goethe neigte dazu, es für „ein Pandämonium von Irrlichtern“ zu halten. Was wir sehen, sind allerdings nicht unzählige Lichtchen, auch wird das Auge nicht davon geblendet, aber sie leuchten doch hell und wechseln fortwährend ihren Ort, jedes innerhalb eines gewissen Kreises.

Eine Täuschung ist vollständig ausgeschlossen, denn wir sehen die Lichter der eine so deutlich wie der andre, und unsre Phantasie ist nichts weniger als überreizt. Wir haben es in der Tat mit den Tückbolden, Lüchtemännekens und gleunigen Keerls des Volksaberglaubens zu tun, den Seelen ungetaufter Kinder, die die Menschen irreführen und in den Sumpf locken. Schon diese plattdeutschen Bezeichnungen weisen darauf hin, daß man sie in Norddeutschland besonders viel beobachtet hat. So sah der Astronom Bessel Anfang des neunzehnten Jahrhunderts in der Frühe eines Dezembermorgens bei großer Dunkelheit und regnerischem Wetter über einem ausgegrabnen Moorgrunde bei Bremen zahlreiche, aber winzige und lichtschwache, etwas bläuliche Flämmchen. Die Naturwissenschaft, die lange Zeit überhaupt nichts von ihnen wissen wollte, ist sich jetzt wohl darüber einig, ein Sumpfgas darin zu sehen, das mit etwas Phosphorwasserstoff vermengt ist und sich deshalb an der Luft leicht entzündet. Einem italienischen Gelehrten Philopanti gelang es sogar, ein an einem Stock befestigtes Stückchen Werg daran zu entzünden! Die Möglichkeit eines Hüpfens wird jedoch geleugnet, dieser Eindruck werde vielmehr dadurch hervorgerufen, daß in demselben Augenblick, wo ein Irrlicht erlischt, was schon durch den leisesten Luftdruck geschehen kann, ein andres in einiger Entfernung wieder aufleuchtet.

Wiederholtes Verlöschen bemerken auch wir, möglich also, daß sich auch die von uns wahrgenommene Bewegung auf die angegebne Weise erklärt. Winzig waren unsre Irrlichter jedenfalls nicht, sonst hätten wir sie aus einer Höhe von 75 bis 100 Metern über dem Erdboden nicht zu er-

kennen vermocht, auch bläulich sahen sie nicht aus, eher etwas gelbrötlich. Ähnliche Täuschungen durch Irrlichter, wie wir sie anfangs erfuhren, sind nicht selten. So glaubte während der Manöver im August 1901 in der Gegend von Kellinghusen in Holstein ein Vorposten des 85. Infanterieregiments eine feindliche Annäherung zu beobachten. Mannschaften, die infolge seiner Meldung nachts zwei Uhr geweckt wurden, stellten dann den Irrtum fest.

Endlich bietet sich uns die langerwünschte Gelegenheit, einen Ballonort fest zu bestimmen. 3 Uhr 50 Minuten schneiden wir auf unserm Fluge schräg halblinks eine Bahnlinie gerade in dem Augenblick, als ein Zug mit hell erleuchteten Wagen von Osten nach Westen auf ihr entlangbraust. Jetzt muß das Kursbuch Auskunft geben können. Wir brauchen nicht lange zu suchen. Der einzige für uns in Betracht kommende Zug ist der früh 3 Uhr 48 Minuten von Oeynhausen-Nord abgehende Zug der Linie Hannover—Köln. Wir sind also, nachdem der Wind uns, wohl unter dem Einflusse des nach Norden zu vorgelagerten Harzes, bis in die Gegend von Göttingen im wesentlichen westwärts getrieben hatte, dann nach Nordwesten abgebogen; und die Stelle, wo wir die Irrlichter sahen, wäre demnach südöstlich von Oeynhausen zu suchen.

Der Mond, dessen letztes Viertel wir wenigstens für die frühen Morgenstunden erwartet hatten, läßt sich überhaupt nicht sehen. Den ganzen Horizont umsäumt nach allen Seiten eine hohe, starre Wolkenmasse, doch wird der Himmel darüber nach Westen zu freier und heller.

> Und auf der Erde feuchtem Grund gelegen
> Arbeitet schwer die Nacht der Dämmerung entgegen,
> Indessen dort, in blauer Luft gezogen,
> Die Fäden leicht, unhörbar fließen,
> Und hin und wieder mit gestähltem Bogen
> Die lustgen Sterne goldne Pfeile schießen.

Der vor kurzem noch so dichte Schleier, der unserm Auge das Irdische entzog, wallt zerfließend auf, die Gegenstände auf der Erde werden deutlicher. Zeichen des er-

wachenden Morgens haben wir längst wahrgenommen, schon in der dritten Stunde krähten einzelne Hähne, jetzt grüßen sie uns von allen Seiten, und die Vögel in der Luft stimmen mit immer lauterm Gezwitscher ein. Halb fünf Uhr ist es hell genug, daß ich zur Not ohne elektrisches Licht schreiben kann. Ein Kanal durchschneidet schnurgerade den Wald unter uns. Nach der Karte ist es der große Dieck nördlich von Levern.

An Mannigfaltigkeit steht das Gelände jetzt weit zurück gegen das in der Nacht ahnungsvoll von uns geschaute. Geschlossene Ortschaften fehlen, wohl aber sehen wir viele Häuschen über weites Feld- und Wiesenland verstreut, flach das Land überall, nur rechts eine bewaldete Erhebung, die Stemmer Berge bei Brockum. Kaum sind wir an diesen vorübergeglitten, da bietet sich uns ein ganz unerwarteter Anblick: etwa 8 Kilometer nördlich von uns eine große Wasserfläche, die sich in der Ferne nach Norden zu in die Wolken des Horizonts verliert, sodaß sie einem ins Land hereinspringenden Meerbusen gleicht, der Dümmer, d. i. Tiefes Meer. Er wird von der Hunte durchflossen, gehört also zum Wesergebiet und schiebt sich innerhalb der Provinz Hannover zwischen Oldenburg und Westfalen ein. Köstliche Morgenluft, ein frischer Erdgeruch strömt uns belebend entgegen.

Auf einmal scheint die Sonne durchzudringen,
Im Nebel läßt sich eine Klarheit sehn;
Hier sinkt er leise sich hinabzuschwingen,
Hier teilt er steigend sich um Wald und Höhn.
Wie hofft ich ihr den ersten Gruß zu bringen!
Sie hofft ich nach der Trübe doppelt schön.

Allein der ersehnte Genuß, einen Sonnenaufgang vom Ballon aus zu beobachten, bleibt uns heute noch versagt. Wenn es auch immer heller wird, vermag der Sonnenball die feste Wolkenmauer im Osten doch nicht zu durchbrechen.

Wieder gibt uns jetzt das Kursbuch darüber Aufschluß, daß wir zwischen den Stationen Drebber und Barnsdorf

die Bahn Osnabrück—Bremen kreuzen. Denn eben 4 Uhr 50 Minuten fährt ein Zug von Süden her unter uns weg. Wir ziehn das Ventil und senken uns aus 300 Meter Höhe so weit hinab, daß das inzwischen ausgelegte Schlepptau aufsetzt und nun über einzelne Bäume und durch Gewässer schleift, ein leises Zittern des Korbes ist die Folge. Das Land ist stellenweis muldenartig vertieft, denn nach dem Stande des Barometers müßte eigentlich der Korb schon den Erdboden berühren. Vor uns liegt eine schier unübersehbare eintönige Fläche von rehbrauner Farbe und von schwarzbraunen wellenförmigen Streifen durchzogen, ein Teppichmuster von wunderbarer Schönheit: das Große Moor von Vörden, das über hundert Quadratkilometer bedeckt. Es ist ein unheimlicher Gedanke, hier landen zu müssen. Zwar der Korb würde nirgends sanfter aufsetzen als hier, aber dann wären wir ratlos, wie wir aus dieser gefährlichen Einöde wieder herauskommen sollten. Denn viele Meilen weit ist keine Ansiedlung, kein Weg zu erblicken. Wir würden günstigenfalls viele Stunden brauchen, um uns zu Menschen durchzuarbeiten, auf deren Hilfe wir ja für die Verpackung und Beförderung der Ballonhülle und des Korbes mit einem Gesamtgewicht von etwa 250 Kilo angewiesen sind. Dann könnten Tage vergehn, bis wir mit unsrer Last die nächste Bahnstation erreichten.

Doch unsre Sorge ist unnötig. Der Wind treibt uns flott über die riesige Fläche hinweg. Zu unsrer Linken ziehn sich die flachen Ausläufer des Wiehengebirges hin, fern im Süden von den Höhen des Teutoburger Waldes überragt. Nunmehr zeigen sich unter uns auch wieder Pfade, die durch Heide und Wiesen führen, Felder mit üppig grünender Wintersaat, eine baumbesetzte Landstraße und schmucke Gehöfte, deren Häuser schon an niederländische Bauart erinnern. Die Grenze kann nicht allzuweit mehr entfernt sein, jenseit von ihr zu landen, ist deutschen Offizieren untersagt. Dazu berichteten deutsche und ausländische Zeitungen damals, die sonst so fried-

fertigen Niederlande seien auswärtigen Luftschiffern feindlicher gesinnt als irgend ein andrer Nachbarstaat Deutschlands, ein besondres Gesetz bedrohe Ausländer, die innerhalb der niederländischen Grenzen landen, mit drei Monaten Gefängnis oder einer Geldstrafe von tausend Gulden. Wie es scheint, läuft jedoch die Sache auf eine plumpe Mystifikation der europäischen Presse durch ein belgisches Blatt hinaus. Außerdem sind die Sumpflandschaften des westlich in unsrer Fahrtrichtung bis nach Holland hinein sich erstreckenden Bourtanger Moors, welches das glücklich überflogne Moor von Vörden um mehr als das Zehnfache an Größe übertrifft (1400 Quadratkilometer), wohl geeignet, uns vor der Fortsetzung der Fahrt zu warnen.

Unser Ballon zeigt noch immer volle Kugelform. Gas haben wir auf der langen Fahrt natürlich verloren, aber die bei langsamem Sinken durch den weit offenen Füllansatz nachdringende atmosphärische Luft hat den Ballon prall erhalten, eine Wirkung, die beim drachenförmigen Fesselballon und beim lenkbaren Aerostaten durch das sogenannte Ballonet, einen im Innern der Hülle angebrachten Luftsack, erzielt wird. Auch an Ballast haben wir keinen Mangel, sodaß wir gut noch eine Fahrt bei Tage anschließen und uns weit in das „Feindesland" hinein wagen könnten, aber unserm Hauptmann verbietet dies der Gehorsam des Soldaten. Auf alle Fälle müssen wir noch bis in die Nähe einer Bahnlinie gelangen, und wirklich liegt nach einigen Minuten eine solche vor uns, es ist die erste wieder, seit wir die Linie Bremen–Köln hinter uns gelassen haben. Vorher müssen wir noch über zwei Flüßchen hinweg, Parallelläufe der Hase, die Hohe und die Tiefe Hase.

Jetzt sind wir nur noch wenige Kilometer von einer kleinen Bahnstation entfernt. Erneuter Zug am Ventil, der Korb stößt ganz leicht auf, hebt sich aber sofort wieder, und nun gelingt es uns, abwechselnd durch Ballastauswerfen und Ventilziehen knapp über dem Felde hinschwebend bis

zu einer weichen ländlichen Straße vorzudringen, sodaß wir größern Flurschaden vermeiden. Der Ballon wird aufgerissen, und wie berechnet, sinkt die Hülle, vom Winde lang ausgestreckt, auf dem Wege nieder. Die Uhr zeigt 5 Uhr 50 Minuten. Genau nach zehn Stunden, in denen wir 320 Kilometer Luftlinie, an Fahrtlinie infolge des wiederholten Richtungwechsels viel mehr zurückgelegt haben, sind wir „sehr glatt" gelandet in unmittelbarer Nähe eines Meierhofes. Noch scheint dort alles zu schlafen, doch währt es nicht lange, so finden sich hilfsbereite Männer und Burschen in genügender Anzahl ein. Der freundliche Ort mit seinen ebenso freundlichen Bewohnern heißt Rieste, Kreis Bersenbrück, Regierungsbezirk Osnabrück, Provinz Hannover. Hier also endete meine Führerfahrt.

---

6. Mit dem Nordost nach Spichern

Es ist zwar der reine Aberglaube, dem Mondwechsel Einfluß auf die Witterung zuzuschreiben, aber merkwürdig bleibt's doch, daß sich das Wetter in der Regel dann ändert. In dieser höchsten Weisheit eines bekannten praktischen Meteorologen wird wohl mancher seine eignen Gedanken über diese viel erörterte Frage wiederfinden. Unser Vertrauen auf den Vollmond wurde jedenfalls glänzend belohnt. Was waren das für trübe Pfingsttage im Jahre 1906, Niederschläge über Niederschläge, selten ein Sonnenstrahl. Auch die europäische Wetterlage war ungünstig: eine große Depression im Norden entfernte sich zwar auf der gewohnten Zugstraße immer weiter nach Osten, und im Westen machte sich ein starkes Ansteigen des Luftdruckes bemerkbar, aber ein neues Tief entwickelte sich in Oberitalien und beeinflußte die Wettergestaltung in Deutschland unter vorherrschend westlichen Winden. Gleichwohl stieg das Barometer auch bei uns langsam, aber stetig. Noch am Dienstag nach Pfingsten, dem 5. Juni, gingen mehrere Regenschauer nieder, von denen bei dem Mangel einer Ballonhalle in Bitterfeld jeder einzelne genügt hätte, die Fahrt in Frage zu stellen. Am nächsten Tage aber, dem sogenannten vierten Feiertage, war Vollmond, und er brachte in der Tat ein Wetter, wie es köstlicher nicht gedacht werden konnte, mit nördlichen und nordöstlichen Winden.

Die so wohlgelungne Nachtfahrt Mittwoch nach Ostern über Harz und Weserlande bis zur Hase hatte mir's angetan, eine Nachtfahrt sollte es auch diesmal wieder

werden, und nunmehr wirklich im Vollmondscheine. Für Mitternacht war der Aufstieg geplant, damit die Fahrt möglichst weit in den nächsten Tag hinein ausgedehnt werden könnte. Aber der Ballonführer denkt, und die Gasanstalt lenkt. Die Arbeiter vom Werke Elektron II in Bitterfeld wollten ihren Feierabend haben und waren bis auf einige nicht länger zu halten. Das kleine Kommando vom Luftschifferbataillon, das früher auch für Vereinsfahrten liebenswürdigerweise zur Verfügung gestellt wurde, bestehend aus einem Unteroffizier und einem Gefreiten, wußte sich jedoch zu helfen. Zuschauer hatten sich in Menge eingefunden, diese wurden angestellt, die Taue des längst gefüllten Ballons zu halten und den vor Ungeduld stöhnenden Korb auf den Boden niederzudrücken.

Noch fehlte ja einer der beiden Reisegefährten, der von der Höhe des Plossen kommend dem Führer Neustes, Allerneustes aus der Heimat bringen sollte. Punkt halb elf Uhr rollte ein Zweispänner mit ihm heran. Nun ohne Zögern heraus aus dem Wagen, hinein in den Korb, und fort ging's in die wundervolle Mondnacht hinaus, hinauf, kaum daß ihm Zeit gelassen wurde, einen Blick auf den guten „Ernst“ zu werfen, ehe er sich von ihm in die Lüfte entführen ließ. Und das war Dr. Reichels erste Luftreise!

Neun Sack Ballast haben wir mit, aber der Sand ist ziemlich feucht geworden, sodaß sie einem Gewicht von mindestens zehn Säcken entsprechen, im ganzen also etwa 150 Kilo. Wir geizen mit jedem Körnchen und halten uns so niedrig wie möglich über dem Erdboden. Die Muldenauen um Bitterfeld sind uns längst vertraut, aber wirklich reizvoll erscheinen sie uns erst heute im Mondenschein mit ihren sanft beleuchteten Gefilden, den tiefen Schatten der Bäume und der Gebäude, den silberglänzenden Windungen der Mulde. So hell ist die Nacht, daß wir mit einiger Anstrengung die Apparate ohne künstliches Licht ablesen und Aufzeichnungen machen können.

Bei Fahrten im Sonnenschein entzückt es den Luftschiffer, den auf der Erdoberfläche dahingleitenden Schatten des Ballons, oder wenn sich Ballon und Korb in den Wolken spiegeln, das Bild des ganzen Fahrzeuges von einer Aureole in den Regenbogenfarben umgeben zu sehen. Noch entzückender aber ist die Wirkung, die klarer Mondenschein hervorbringt, sie ist geheimnisvoller, zauberhaft: ein weiter silberner Lichtschein umflutet Ballon und Korb kranzförmig und schafft ihnen so einen leuchtenden Rahmen, der sie von dem dunkeln Gelände kräftig abhebt.

Die geringe Höhe unsers Fluges dürfen wir ohne Besorgnis beibehalten. Keine Ortschaft gefährdet uns mit ihrem Kirchturm, Brehna und Landsberg bleiben links von uns liegen. Jetzt aber, 45 Minuten nach der Abfahrt, nähern wir uns Halle, darum heben wir uns auf 120 Meter. Der Nordost treibt uns mit einer Geschwindigkeit von 36 Kilometern in der Stunde über die riesigen Bahnhofsanlagen mit ihrem Gewirr von Schienen und Schuppen, ihren zahllosen verschiedenfarbigen Lichtern, über den Bahnhof selbst hinweg. Überall herrscht noch reges Leben, wir nehmen es mit Augen und Ohren deutlich wahr, uns aber scheint niemand zu bemerken, unser Rufen wenigstens bleibt unerwidert, die Unruhe ist auch jetzt, in der zwölften Stunde, dort noch zu groß. Die bei Tage so oft schon gemachte Beobachtung, daß wir beim Fluge über ältere Städte die Geschichte ihrer Entwicklung gleichsam ablesen können, drängt sich uns dank der reichlichen Straßenbeleuchtung auch hier mit überraschender Deutlichkeit auf: vom unregelmäßigen Marktplatz ausgehend die krummen Straßen der ursprünglichen Gründung bis zu den Promenaden, die an die Stelle der frühern Befestigungen getreten sind, außerhalb davon die geradlinig durchschnittnen neuern Häuserviertel, aus denen die lange und sehr breite Wucherstraße scharf hervortritt, nicht weit davon der kreisrunde Kaiserplatz und die im Halbkreis konzentrisch zu ihm verlaufende Kronprinzstraße. Dunkel unterbrechen

das Lichtmeer unter uns der Stadtgottesacker und die Gärten der Franckeschen Stiftungen.

Wir folgen dem gewundnen Laufe der Saale mit ihrer Rabeninsel bis zum Knie bei Beuchlitz und Holleben, ein breiter Lichtstreifen im Süden bezeichnet die Lage von Merseburg. Hinweg über das Hügelland zwischen Saale und Unstrut nahe an Lauchstädt vorbei und unmittelbar über Schafstädt, es ist eintönig, aber das schimmernde Mondlicht verklärt es. Die Unstrut selbst erreichen wir bei dem ganz reizend liegenden Städtchen Nebra, Schloß und Schloßruine ragen schattenhaft darüber empor.

Weiter geht's über die forstengeschmückte Finne, deren zahlreiche, nach allen Seiten abfließende Bäche sich doch sämtlich der Unstrut zuwenden. Nach zwei Uhr taucht leuchtend im Südwesten die klassische Stätte des Gartenbaues, die alte Handels- und Färberstadt Erfurt auf. Aber nicht bei ihr selbst, sondern nördlich davon bei Gispersleben bewegen wir uns über die Fruchtlandschaft der Gera, die von der eben überflognen Hochfläche vor rauheren Winden geschützt ist. Zarte Nebelstreifen durchwogen sie in magischem Licht, Erlkönigs Töchter, die wir bei ihrem nächtlichen Reigen von oben belauschen.

Jenseits steigt das Land wieder auf, höher als auf der östlichen Seite. Nur ungern entschließen wir uns, einen halben Sack Ballast zu opfern, aber wir berühren beinahe schon die Schornsteine von Alach, und an seinem Kirchturm kommen wir knapp vorbei. Unser Aneroidbarometer spielt uns leider einen garstigen Streich, es ist auf 740 Millimeter Luftdruck, also 250 Meter Höhe, stehn geblieben und läßt sich durch kein Klopfen zu richtigem Anzeigen bewegen. Auch der Barograph streikt mit einemmale und will nicht mehr schreiben. Aber hier schafft unser Fahrtgenosse Ingenieur und Fabrikbesitzer Cassirer aus Charlottenburg sofort Abhilfe. Es ist kein Wunder, daß die Apparate, die fast bei jeder Landung heftiger Erschütterung ausgesetzt sind, auch einmal versagen. Wir haben

uns jetzt auf 400 Meter gehoben. Das Thermometer gibt neun Grad Celsius an.

Ein westlicher Zufluß der Gera, die Apfelstedt, bezeichnet fürs nächste im wesentlichen unsre Fahrtrichtung. 3 Uhr 15 Minuten braust unter uns der Schnellzug Frankfurt am Main—Berlin dahin, so können wir im Kursbuch feststellen, daß wir die Bahnlinie zwischen Seebergen und Wandersleben kreuzen. Nordwestlich von uns zeigen sich, in der Morgendämmerung verschwimmend, die Lichter von Gotha. Wenige Minuten später wird es ganz hell: vor uns noch der glänzende volle Mond, hinter uns die aus dunkler Wolkenwand blutrot durchbrechende Sonne, es ist ein einziger Anblick. Wir empfinden das Schauern der Natur mit, das nach altgermanischer Vorstellung diese Augenblicke begleiten soll.

> Tönend wird für Geistesohren
> Nun der neue Tag geboren,

der Sterbliche freilich hört es nicht. Mit dieser Freude an dem Doppelglanz der beiden Himmelslichter, wenn das eine sinkt und das andre auf der entgegengesetzten Seite aufsteigt, vergleicht der alte, aber ewig liebebedürftige Goethe „die sehr angenehme Empfindung", wenn sich eine neue Leidenschaft zu regen anfängt, ehe die alte noch ganz verklungen ist. In raschem Siegeslaufe zwingt das Tagesgestirn die immer mehr verblassende Mondscheibe nieder. Um vier Uhr ist der Kampf beendet. Es ist gerade die rechte Zeit dafür, denn wir nähern uns den Reizen des Thüringer Waldes, zunächst einem reichgegliederten Hügellande. Noch sind die tiefer liegenden Teile durch dichte Nebel verhüllt, die von oben wie blendend weiße Eismeere aussehen; bewaldete Halbinseln, die eine mit einem Aussichtsturm gekrönt, ragen wie vorgestreckte Finger in sie hinein, die Drei Gleichen als Inseln aus ihnen heraus. Das Einmünden kleinerer Täler in größere ruft vollends die Täuschung hervor, als wenn sich mehrere Gletscherströme zu weiten Eismassen, mit Neuschnee bedeckt, vereinigten. Wer in dieser Frühe

schon wach ist von den Menschen unter dem schwerlastenden Wolkenmeere, der fürchtet wohl trübes, regnerisches Wetter für den anbrechenden Morgen. Wir im strahlenden Sonnenschein unter klarblauem Himmel haben es leicht, einen heitern Frühlingstag zu prophezeien.

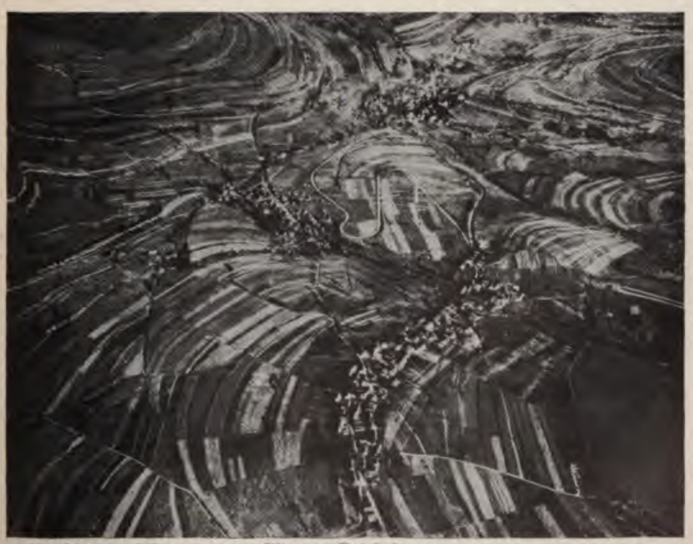
Links von uns liegt das ansehnliche Städtchen Ohrdruf an der Zweigbahn Gotha-Gräfenroda. Mitten aus dem Orte schlagen Flammen hoch empor, schwarzer Qualm folgt ihnen, krachend stürzen Gebälk und Mauern ein, aber schon zischen Wasserstrahlen, um den Brand zu löschen. Umgekehrt werden auch wir von den durch den Feuerlärm aufgeschreckten Bewohnern bemerkt, wie wir später im Ohrdrufer Kreisblatt, dem Thüringer Waldboten, lesen konnten.

Unser Flug führt direkt auf Tambach zu mit seinen vielverzweigten, am Berge aufsteigenden Straßen und ringsverstreuten schmucken einzelnen Gebäuden. Nach links und rechts schweift der Blick in Talgründe und auf Matten, die sich zwischen dunkle Wälder drängen. Reges Leben ist überall in der Natur erwacht, Hoch- und Rehwild kehrt von den Äsungsplätzen zurück, vielstimmiger Vogelgesang und Kuckucksruf erklingt. Höher steigt die Sonne, höher der Bergrücken vor uns, die Gipfel von Wolken umhüllt, sodaß sie wie schneebedeckt erscheinen, höher müssen auch wir steigen, um wieder in flottern Wind zu kommen, denn der Kamm des Thüringer Waldes hemmt seine Wirkung. Wir rollen das Schlepptau ab, streifen damit leicht die obersten Baumwipfel und schweben um fünf Uhr in 1150 Meter Höhe über den Quellen der Apfelstedt und dem Rennsteig. Auf dem südwestlichen Abhang folgt, immer tiefer hinabsteigend, eine Ortschaft der andern bis nach Schmalkalden und ins Werratal. Hier wiederholt sich dieselbe Erscheinung wie nördlich vom Kamme: ein dichtes Nebelmeer füllt die Täler, aus dem einzelne höhere Punkte wie Schloß Wilhelmsburg inselartig hervorlugen. Die schrägstehende Sonne wirft lange tiefe Schatten.



Mit Meyers Aristostigmat. Photogr. Reichel

Thüringer Wald (am Südwestabhang) im Morgennebel aus 1200 m Höhe. S. 96.



Mit Meyers Aristostigmat. Photogr. Reichel

Dörfer der Hohen Rhön aus 2000 m Höhe. S. 97.

Bei Wasungen überfliegen wir die Werra, deren breite, aber scharf eingeschnittne Talsenkung wir aufwärts weit nach Meiningen zu überschauen können. Von allen Kirchen tönt das Sechsuhrläuten zu uns herauf. Wieder erhebt sich ein Gebirge vor uns, ein basaltisches Plateau mit aufgesetzten vereinzelten Kuppen und spärlichem Wald, dagegen vielen Bergwiesen, Kartoffel- und Flachsfeldern, auch Hochmooren, die Hohe Rhön, deren Längsrichtung so ziemlich unsrer noch immer südwestlichen Fahrtlinie entspricht. Über Fladungen und eine Anzahl strahlenförmig oder spinnenartig angelegter Dörfer trägt uns der Ballon zwischen den beiden höchsten Erhebungen des Gebirges, der Wasserkuppe und dem Kreuzberg, dessen Kloster sichtbar wird, mitten hindurch. Ihre Höhe freilich macht uns wenig Eindruck, da die immer wärmer strahlende Sonne uns selbst schon auf 2000 Meter emporgezogen hat. Dafür eröffnet sich uns aber ein weiter Ausblick nach Osten und nach Süden in die Täler der Fränkischen Saale und aller ihrer Zuflüsse, der Sinn und des durch seine Breite und seine charakteristischen Windungen unverkennbaren Mains zwischen Lohr und Gemünden und eine Strecke weiter aufwärts nach Würzburg zu, fast alle durch Eisenbahnen belebt, auf denen sich die Züge über Viadukte und durch Tunnel nach den bekannten Badeorten Kissingen und Brückenau bewegen. Kurz, es geht uns wieder einmal wie so oft bei Ballonfahrten: das Auge weiß nicht, wohin es sich wenden soll, um sich so wenig als möglich entgehn zu lassen. Da zwingt uns ein Punkt südlich über dem Saaltale nachdrücklich, ihm unsre Aufmerksamkeit zuzuwenden: lebhaftes Geschützfeuer dröhnt von dorther, die Batterien einer ganzen Artillerieabteilung sind beim Scharfschießen, es ist der bayrische Truppenübungsplatz Hammelburg.

Auf einige Zeit wird der Main unsern Blicken wieder entzogen, während wir uns der Hochfläche des Spessarts nähern. Keine einzige größere Ortschaft auf dem weiten Gebiete, dagegen ausgedehnte Eichen- und Tannenwälder,

an mehreren Stellen durch kärglich bebaute Blößen von seltsamer Gestalt unterbrochen, die eine ahmt in der Zeichnung ihrer Ränder die Pyrenäische Halbinsel nach, ein Dorf bezeichnet die Lage der Hauptstadt Madrid. Auch einem langgestielten Ahornblatt könnten wir sie vergleichen. Um etwaigen Zweifeln an der Glaubwürdigkeit unsrer Schilderung hiervon im voraus zu begegnen, bringt unser Rechtsbeistand und Photograph Dr. Reichel sie schnell auf die Platte. Die Zahl der Verkehrswege ist gering, doch sehen wir vor uns eine Eisenbahn, die das Gebirge vom Main bis wieder zum Main, von Aschaffenburg nach Lohr quer durchzieht, soweit sie nicht im langen Tunnel unter der Eselshöhe verschwindet.

Während wir dieses eben feststellen, umschwirrt uns Flügelschlag, ein Vogel fliegt rasch an unserm Korbe vorbei, eine große Seltenheit in einer Höhe von 2200 Metern. Die Vogelkunde verdankt erst der Luftschiffahrt in dieser Hinsicht sichere Nachweise. Bis dahin überschätzte man die Höhe des Vogelfluges, so glaubte Alexander von Humboldt, der Kondor erreiche 7100 Meter, und Gätke kam bei seinen Beobachtungen auf Helgoland zu der Annahme, Wandervögel suchten Höhen von 3000 bis 5000 Metern auf, gewisse Arten sogar von 10000 bis 12000 Metern. Das ist gänzlich ausgeschlossen. Die Kälte, bei 10000 Metern etwa minus 54 Grad Celsius, und der verminderte Luftdruck machen Vögeln den Aufenthalt in so hohen Luftschichten unmöglich. Luftschiffer, z. B. Lucanus, haben festgestellt, daß sich die Vögel ungezwungen nicht über die erste Wolkenschicht erheben, vielmehr halten sie sich im allgemeinen innerhalb der ersten tausend Meter über der Erdoberfläche auf, die meisten in sehr geringer Höhe. Nur vereinzelt beobachtete man Krähen 1400 Meter hoch, eine Lerche in 1900, einen Adler in 3000 Meter Höhe. Auch der von uns bemerkte schien ein Raubvogel zu sein.

Kurz ehe wir die genannte Bahnlinie überfliegen, kommt der Main, diesmal in viel größrer Nähe, wieder

zum Vorschein, und zwar sein spitzes Knie bei Aschaffenburg, jenseits von ihm dehnt sich eine weite, flurenbedeckte Tiefebene, deren Mittelpunkt Groß-Ostheim bildet, mit rechtwinklig sich schneidenden Landstraßen, von denen eine in großen Waldungen nach Westen zu sich verliert. Der südliche Teil des Spessarts links von uns trägt den Charakter eines kurzwelligen Hügellandes. Nach unsrer Berechnung müssen wir unmittelbar über Aschaffenburg hinwegkommen, und wir freuen uns darauf, das hart an der Spitze des Mains liegende stattliche ehemals kurfürstliche Schloß mit seinen vier Ecktürmen, das schon von weitem unsre Blicke fesselte, von oben betrachten zu können. Aber merkwürdig, es scheint, als wolle der Main uns nicht hinüberlassen, er zwingt uns, erst eine Weile aufwärts seinem Laufe zu folgen, und wir erinnern uns daran, daß auch Gewitter oft durch einen größern Fluß in ihrem Vordringen aufgehalten werden. Erst weiter südlich bei Obernau kreuzen wir 8 Uhr 40 Minuten den Main.

Immer anziehender gestaltet sich die Riesenlandkarte zu unsern Füßen. Ja, das sind Geographiestunden, wie wir sie uns früher nie hätten träumen lassen. Lag uns vorher infolge der durchwachten Nacht eine Spur von Mattigkeit in den Gliedern, jetzt schwindet sie völlig vor der Wonne des Schauens. Wer diese einmal genossen hat, den zieht leidenschaftliches Verlangen immer wieder zu ihr zurück. Das ganze Rheinhessen liegt vor uns, halbrechts in reicher Waldumgebung Darmstadt, Schloß und Mathildenhöhe sind klar erkennbar. Unmittelbar unter uns, mehr als zur Hälfte mit Wald bedeckt, mit vielen Taleinschnitten die Höhen des Odenwaldes, an seinem obst- und weinreichen Westabhange die Bergstraße, über ihr zwischen Melibocus und Jugenheim das großherzogliche Hoflager bei Seeheim mit seinem Park und Schloß Heiligenberg, viele Einzelheiten sind deutlich daran zu unterscheiden. Und jetzt — unsre freudige Erregung steigert sich von Minute zu Minute — erblicken wir die

gewaltigen Schlangenlinien des Rheins von Nierstein bis Gernsheim und den ihn fliehenden, aber in langgezognem Bogen ihm wieder zufließenden, Werder und Weiher bildenden Altrhein bei Erfelden. Wie oft, bei jeder Luftreise aufs neue, hatte ich diesen Anblick ersehnt! Heute bietet auch er sich neben tausend andern Schönheiten unerwartet dar.

Die Windgeschwindigkeit ist viel größer als am frühen Morgen, wo wir, z. B. über der Hohen Rhön, bisweilen glaubten, der Ballon stehe still. Darum jagen die überwältigenden Eindrücke einander förmlich. Seit einer Stunde hatten sich hier und da leichte Wolken unter uns gebildet, aber rasch waren sie wieder zerflossen. Dann umsäumte sich rings der Horizont mit einer immer massiger werdenden Stratuswand, und jetzt strebt plötzlich ein ganzes Heer weißer Kumuli auf uns zu. Wie leichte Reiter in breiten Schwadronsfronten rücken sie auf uns los, der Kommandeur und sein Adjutant voran. Wir empfinden schon die kühlere Luft und bangen, daß wir Ballastopfer bringen müssen. Aber sie scheinen uns zu fürchten, in einiger Entfernung von uns machen sie Halt und schwenken dann seitwärts ab nach rechts und nach links. Auch zwischen uns und die Sonne hat sich während der ganzen Fahrt noch keine einzige Wolke gedrängt, Abkühlung des Gases und Verkürzung des Genusses wären die Folge gewesen.

Was wir beim Main beobachtet haben, wiederholt sich noch in stärkerm Maße beim Rhein: er weigert sich zunächst, uns nach dem andern Ufer zu lassen, wieder müssen wir eine Strecke südwärts treiben, aber er meint's väterlich mit uns, der gute Alte, er hat uns eine ganz besonders reizvolle, durch Sage und geschichtliche Erinnerungen geweihte Stätte für den Übergang zugedacht.

> Ein stat lît an dem Rîne, diu ist so wünnesam,
> Unt ist geheizen Wormeze,

die alte Burgundenresidenz im gepriesenen Wonnegau, der im Osten von den eben überflognen dichten Waldungen,

dem Jägersburger Forste, den Wäldern von Lorsch, Lampertheim und Viernheim begrenzt wird. Wenn der Ballon doch jetzt verweilen wollte! Den Augen ist's ja unmöglich, alles zu erschauen, was sich ihnen hier bietet. Wir könnten denken, die letzten Regentage hätten dem Gau eine Überschwemmung gebracht, ein solcher Wasserreichtum leuchtet uns entgegen. Aber ein Blick auf die Karte belehrt uns, daß alle diese seenartigen Erweiterungen, wie das Welsche Loch am ringsumströmten Biedensand, das halbmondförmige Becken bei Roxheim, ein Rest des Altrheins, und die Menge großer und kleiner Inseln zu dem ständigen Bilde der Landschaft gehören. Auch die Farbe des Wassers, ein helles Graugrün, wäre zu zart für eine Überschwemmung. Das Auge des Luftschiffers dringt bis auf den Grund der Fluten. Hätte der grimme Hagen den Nibelungenhort hier versenkt, wir müßten ihn erspähen können.

Auf den Auen zu beiden Ufern des Rheins ist das gemähte Gras zu Puppen aufgehäuft, uns erscheinen sie wie metallene Buckel auf bronznem Schilde, von grünlicher Patina überzogen. Verödet dagegen liegt der einst so gefeierte Rosengarten, durch den die Straße von Frau Utes Fürstenabtei, ihrer und Siegfrieds letzter Ruhestatt, von Lorsch aus nach der Rheinbrücke und der treuen Kaiserstadt selbst führt. Unter den Kirchen von Worms macht sich der Dom durch seine schlanken Rundtürme an den vier Ecken bemerkbar, während seine Kuppeltürme verschwinden; daneben, durchs Glas wohl zu erkennen, Lutherplatz und Lutherdenkmal. Den Lauf des Rheines verfolgen wir aufwärts bis über die Einmündung des Neckars, über Mannheim und Ludwigshafen hinaus; und wären die Wolken im Südosten noch weiter zurückgewichen, so würde am Ende der Bergstraße auch Heidelberg sichtbar sein. Dafür gibt der duftige Wolkenkranz dem entzückenden Bilde einen malerischen Abschluß, wirkungsvoller als nach der entgegengesetzten Seite der im zitternden Sonnenlicht verschwimmende Horizont.

Wenige Minuten nach zehn war's, als wir den Rhein in 2500 Meter Höhe überflogen. Jetzt erreichen wir ein wenig nördlich von Frankenthal die bayrische Rheinpfalz, zunächst die noch zur oberrheinischen Tiefebene gehörende Vorderpfalz. Ein Kranz von Städten umsäumt sie im Westen am steilen Abhange der Hardt, es sind, von Neustadt im Süden anfangend, lauter wenigstens in ihren Weinen uns wohlbekannte Orte: Mußbach, Königsbach, Ruppertsberg, Deidesheim, Forst, Wachenheim, Dürkheim, Ungstein. Gleich darüber beginnt schon die Hinterpfalz, das Hochland der Hardt. Reizende Bilder auch hier, aber es fehlt das Großzügige der vorher geschauten Landschaft, wofür Auge und Sinn so leicht empfänglich ist. Es fällt schwer, sich zurechtzufinden in diesem Gewirr von bewaldeten Hügeln, von anmutigen Tälern und Tälchen, vielverschlungnen Straßen, von Schlössern und Burgen und Stätten des Gewerbfleißes, die der Steinkohlenreichtum des Landes hat entstehn lassen. Und dazu — wir müssen's bekennen — sind unsre Augen nach mehr als zwölfstündigem angestrengtem Schauen, die letzten Stunden in blendendem Sonnenlicht, doch etwas angegriffen. Ein scherzhafter Anblick belebt uns wieder: eine genau symmetrische große Waldblöße mit Steinbrüchen oder Kalkgruben erinnert lebhaft an die in unsrer Kindheit so beliebten Klecksphotographien, und unser Berliner Reisegefährte zitiert ein Wort von Justinus Kerner:

> Aus Tintenflecken ganz gering
> Entstand der schöne Schmetterling.

Punkt elf Uhr stehn wir über dem vielschlotigen Kaiserslautern, dem Mittelpunkte des ganzen Industriegebietes, seit alter Zeit schon dem Hauptübergangsplatze von der Rheinebene nach Lothringen.

Die erreichte Höhe beträgt 2900 Meter, wir haben nur noch zwei Sack Ballast, die müssen wir für die Landung aufsparen. So, Ernst, nun legt der Führer das Schicksal der Reisenden in deine Hand, führe du uns jetzt so weit noch, wie es dir gefällt. Es ist, als ver-

stünde es der Brave, er trägt nicht umsonst seinen Namen zu Ehren eines gewandten Ballonführers und Vereinsmitgliedes aus fürstlichem Geblüte, Seiner Hoheit des Prinzen Ernst von Sachsen-Altenburg. Ganz, ganz langsam sinkt er, in der halben Stunde nicht mehr als 200 Meter. Dann aber läßt er sich von der immer heißer brennenden Sonne wieder etwas emporziehn. So beschreibt der Barograph eine sanft absteigende Wellenlinie, wie überhaupt die ganze Fahrtkurve an Gleichmäßigkeit nichts zu wünschen läßt: niedrig und beinahe wagerecht in der Nacht, von Tagesanbruch an ganz allmählich und fast ununterbrochen ansteigend. So geben wir uns jetzt eine Zeit lang nur beschaulichem Genießen hin, der gute Ernst sorgt ja für uns. Sollten wir plötzlich stark ins Fallen kommen, so merken wir's dann schon am Druck im Ohre.

Was ist das doch für eine köstliche Pfingstreise! Überall sonst wimmelt's in diesen Tagen von Touristen zu Fuß und zu Rad, hier wimmelt's — vorläufig wenigstens — noch nicht, und Zusammenstöße wie der Automobilfahrer brauchen wir nicht zu fürchten. Das ist die rechte Stimmung, noch eine letzte gemütliche Mahlzeit einzunehmen, sind wir doch allein von den Damen unsers Rechtsanwalts mit einem Mundvorrat versehen worden, so ausgesucht, als wär's für ein Festmahl, und so reichlich, als gälte es eine Fahrt nach dem Nordpol. Die zwei Teile eines Blechkastens, dessen Inhalt wir geleert haben, lassen wir hinabfallen. Volle fünf Minuten lang können wir sie beobachten, wie sie im Sonnenglanz leuchtend hinabwirbeln, wie sie gleichsam miteinander spielend sich seitwärts verfolgen oder fliehen und endlich winzigen Sternchen ähnlich im Walde verschwinden.

So treiben wir schmausend und plaudernd an Landstuhl vorbei. Der Westrich, wie dieser Teil des Pfälzer Hochlandes genannt wird, senkt sich nach Nordwesten mit ziemlich scharfem Rande gegen eine langgestreckte schmale Ebene, in der parallel zur alten Kaiserstraße die Eisenbahn von Kaiserslautern nach dem Bliestal und

Saargemünd geführt ist. Wir schweben über ihr entlang bis Homburg in der Pfalz und Schloß Karlsberg, dann, unsrer alten Richtung getreu, über den sich zwischen Pfalz und Reichslande hineindrängenden kleinen südöstlichen Zipfel der Rheinprovinz hinweg. Vor uns liegt das dichtbevölkerte Saartal, und darüber hinaus öffnet sich das Hügelland Lothringens, zu unsrer Linken im Süden höher, nach Norden zu mehr sich abdachend, wie die Hardt von unzählbaren größern und kleinern Tälern durchfurcht.

Die Geschwindigkeit des Windes ist im Zunehmen. Noch eine gute Stunde, und wir überfliegen die französische Grenze, denn unser Ernst zeigt noch immer wenig Meinung, sich dem Irdischen wieder zuzuwenden, er hält sich mit geringen Schwankungen in 2000 Meter Höhe. Weit nach Frankreich hinein kämen wir auf keinen Fall mehr, so würden sich die im Auslande für den Luftschiffer unvermeidlichen Schwierigkeiten nicht lohnen. Anders, wenn wir an unsrer anfänglichen Absicht festgehalten hätten, die Fahrt nur zu zweien zu unternehmen. Mit weitern fünf Säcken Ballast, die dem Gewicht eines jeden von uns etwa entsprechen, hätten wir Aussicht, noch ein gutes Stück unsrer Luftlinie nach Bordeaux zurückzulegen. Noch am nächsten Tage hielt ja derselbe Nordost an und führte einen Ballon des Oberrheinischen Vereins für Luftschiffahrt von Straßburg nach Cognac, wo er angesichts des Golfes von Biscaya landete. Von den zwei uns verbliebnen Sandsäcken haben wir seit mehr als zwei Stunden auch nicht ein Körnchen ausgegeben. Nach kurzer Beratung beschließen wir also, an der nächsten günstig erscheinenden Stelle zu landen. An die als Schluß so beliebte Bummelfahrt am Schlepptau ist in so gebirgigem Gelände und bei so lebhaftem Winde nicht zu denken. Es wird wohl eine etwas scharfe Landung geben. Der Korb ist klar gemacht, nur einer der beiden Photographenapparate ist in Tätigkeit geblieben, und es gelingen noch mehrere Aufnahmen.



Mit Meyers Aristostigmat. Photogr. Reichel

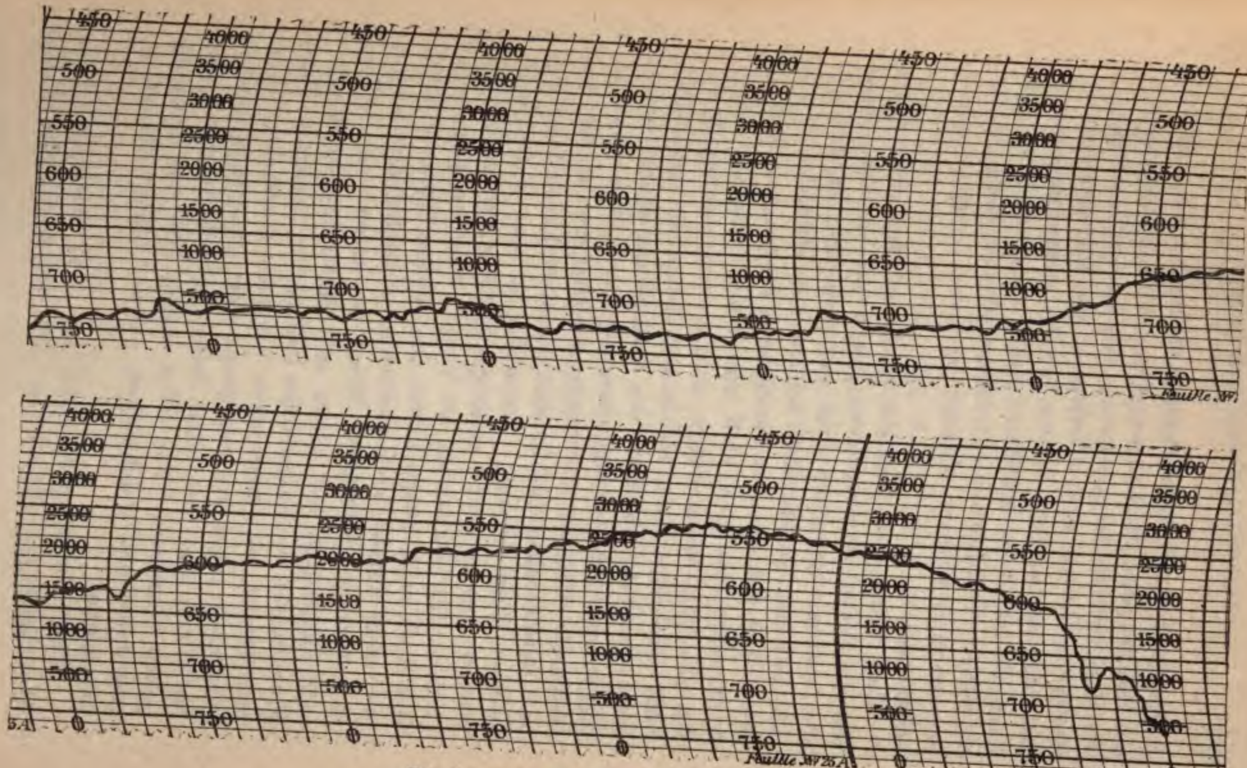
Dorf Jakobstal im Spessart aus 2200 m Höhe. S. 98.



Mit Meyers Aristostigmat. Photogr. Reichel

Scheidlerberg bei Saarbrücken aus 900 m Höhe. S. 105.





Fahrtkurve des Ballons Ernst am 6./7. Juni 1906.

Ein füllhornartig gestalteter Waldstreifen, der sich von dem Saarbrückner Forst abzweigt, trennt das höher liegende Dörfchen Scheidlerberg unter uns von dem tiefern Scheidt. Weiter im Norden wird die Gegend von Dudweiler sichtbar, und vor uns im Westen windet sich durch grüne Auen die stattliche schiffbare Saar, an deren Ufer sich im weitern Verlaufe die Schwesterstädte St. Johann-Saarbrücken und Burbach-Malstatt zu einem großen Ganzen vereinigen.

Eine Wiese zwischen der Saar und dem Stiftswalde von St. Arnual wäre recht einladend zur Landung, dann aber müßten wir schon jetzt tief gehn und stießen gerade auf die qualmenden Schlote der Halberger Hütte neben dem Schlosse des verstorbnen Freiherrn v. Stumm. So kreuzen wir den Fluß ein wenig unterhalb einer Schleuse und eines Wehrs, senken uns auf den Stiftswald hinab, der zwei durch ein kleines Tal geschiedne Hügel bedeckt. Das Ende des Schlepptaus gleitet, immer länger werdend, auf den Bäumen dahin, bei dem Taleinschnitt wird es auf wenig Augenblicke wieder frei und rauscht dann fast in seiner ganzen Länge über den zweiten Hügel hinweg. Gegenüber ist eine dritte, unbewaldete Anhöhe, ihre aufsteigende Seite müssen wir erreichen. Ein letzter Zug am Ventil. Achtung, Klimmzug! Der Korb stößt knapp hinter den letzten Bäumen heftig auf, nach kurzer, aber pfeilschneller Schleiffahrt kommt er auf einer abgemähten Wiese zu liegen, die Leinen lang ausgezogen auf einem acht Meter breiten Streifen Fruchtfeldes, die aufgerissene Ballonhülle, kreisrund flach ausgebreitet, auf einem höher liegenden Sturzacker. Flurschaden ist durch uns wenigstens nicht angerichtet worden, das bleibt den von allen Seiten herbeilaufenden Landleuten überlassen. Wir selbst liegen, brav durcheinander geschüttelt und wohlbehalten, auf der innern Schleifseite des Korbes.

Eine Viertelstunde ist's bis zum nächsten Dorfe. Wie heißt es? Spichern. So wären wir also 1 Uhr

10 Minuten nach 14 Stunden 40 Minuten, von unserm Ausgangspunkte 530 Kilometer entfernt, glatt gelandet in unmittelbarer Nähe der blutgetränkten Höhen vom 6. August 1870, ein würdiger Abschluß des Fluges, der uns einen großen Teil der schönsten deutschen Lande hat schauen lassen. Nach einem Besuche des Schlachtfeldes von Spichern geht's über Metz, Diedenhofen, das dreisprachige Luxemburg und Trier in die Heimat zurück. So war neben der Bereicherung geographischen Wissens und geographischer Anschauung auch für Auffrischung und Ergänzung vaterländisch geschichtlicher, sprachlicher und archäologischer Kenntnisse gesorgt.

Vier Nächte, die erste im Ballon, die letzte im Schnellzug verbracht, und drei Tage nur hatte der Ausflug gewährt, aber beim Rückblick war es, als hätte er ebenso viele Wochen gedauert, so zahlreich, mannigfaltig und tief waren die gewonnenen Eindrücke. Monate wären nötig, sie nach Wunsch zu verarbeiten und all den empfangnen Anregungen nachzugehn, daran aber hindert der Schluß der Ferien und unsre neuste, an schildernswerten Erlebnissen nicht minder reiche Ballonfahrt nach Rußland.

7. Mit dem Nordwest nach Russisch-Polen

Wieder ist's eine köstliche Vollmondnacht, und wieder war ungünstiges Wetter vorausgegangen. Schwere Gewitter hatten sich noch in der Nacht zuvor vom 3. zum 4. August 1906 entladen, auch den Tag über war der Himmel bewölkt gewesen und hatte öfters Regenschauer entsandt. Aber je näher die Stunde der Auffahrt kam, um so mehr hellte er sich auf, und der aufsteigende Vollmond brachte völlige Klarheit. 11 Uhr 40 Minuten schwebte dieselbe dreiköpfige Reisegesellschaft, die in der Pfingstwoche auf den Spicherer Höhen gelandet war, erwartungsvoll über die Muldenaue bei Bitterfeld empor. Wohin wird diesmal der „Ernst" sie tragen? Der Wind hat mehrmals gewechselt, doch scheint der West jetzt die Oberhand zu gewinnen, der hierzulande ja recht häufig weht, vom Luftschiffer aber wenig geschätzt wird, zumal wenn eine Dauerfahrt geplant ist. Etwa in Rußland niedergehn müssen, unter den jetzigen Verhältnissen, lieber nicht! Hoffen wir also, daß der Wind umschlägt, oder daß sich in höhern Schichten die bekannte, in der Bewegung der Erde begründete Rechtsdrehung recht kräftig geltend macht. Häufig wahrgenommner Luftzug bestärkt uns in der Hoffnung auf einen Richtungswechsel.

Zu allen Reizen einer Vollmondnacht, wie wir sie im Juni kennen gelernt haben, gesellt sich heute ein neuer: Sternschnuppen kreuzen leuchtend die Atmosphäre. Zwischen Mulde und Elbe dehnt sich unter uns, nur von wenigen Blößen bei Crina, Tornau und Söllichau unterbrochen, die Dübener Heide, in ihrem östlichen

Teile über 180 Meter ansteigend. Ihre parallel und rechtwinklig zueinander verlaufenden Schneisen lassen uns ein großes Waldrechteck nach dem andern unterscheiden. Da wir uns tief halten, atmen wir den würzigen Kieferndutt der Heide. In einer Stunde haben wir sie überflogen und erblicken nun die im Mondschein silbern glänzenden Sförmigen Windungen der Elbe nördlich von dem als lichten Streifen am südlichen Horizont erkennbaren Torgau. Eine lange Reihe schwerer Frachtkähne, von einem Dampfer aufwärts geschleppt, bewegt sich genau in der Mitte des Stromes, dessen Windungen sich anpassend. Wir überfliegen ihn zwischen Wörblitz und Greudnitz.

Aus den Niederungen der Ebene bei Prettin, Resten des alten Bettes der Elbe, und weiterhin bei Labrun und Bethau ertönt vielstimmiges Froschkonzert. Das Sumpfgebiet erstreckt sich ostwärts bis in das Annaburger Forstrevier hinein. Hirsche suhlen sich plätschernd im Wasser, auch hören wir ihr Schreien und das Schrecken der Rehe. Bei Herzberg erreichen wir die sich in viele dürftige Rinnsale verzettelnde Schwarze Elster. Ein Lastwagen fährt knarrend auf der Landstraße, und seltsam berührt uns in der feierlichen Stille der Nacht der Gesang des Fuhrmanns: O Susanna, wie ist das Leben doch so schön!

Das Mondlicht ermöglicht es uns, die Fahrtlinie genau festzustellen. Außerdem haben wir heute viel Glück mit dem Anrufen, so wird uns auf unsre Frage von unten bestätigt, daß der Ort, den wir 12 Uhr 50 Minuten aus 400 Meter Höhe unter uns sehen, Collochau westlich von Schlieben ist. Wieder folgt ein großer, wildreicher Forst, die Rochauer Heide, bis zur Dresden–Elsterwerda-Berliner Bahn, die wir an der Stelle erreichen, wo sie von der Nebenlinie Falkenberg–Lübben gekreuzt wird. Damit sind wir in eine Landschaft eingetreten, die wir schon bei unsrer ersten unvergeßlichen Fahrt von Charlottenburg nach dem Riesengebirge vor zwei Jahren, von Nordwesten herkommend, schauen durften, den Spreewald mit

seinen mehr als hundert Wasserarmen, den Überbleibseln eines ehemaligen Binnensees. Es ist der obere, besonders merkwürdige Teil des Spreewaldes, der seinen Namen nicht mehr mit der Tat führt, weil ihn kein Wald bedeckt, sondern nur Busch, Feld und Wiese und dazwischen verstreute Blockhäuschen. Damals schwebten wir 2000 Meter darüber, und eine Wolke trübte das Bild. Heute stehn wir nur 400 Meter hoch, aber es ist eben Nacht, und sogar der Vollmond läßt uns nicht viel mehr sehen als ein Netz glitzernder Wasseradern. Und doch wem ist dieser Anblick wohl schon vergönnt gewesen? Es ist halb drei Uhr, und ein Nachtschwärmer — oder ist's vielleicht ein Frühaufsteher? —, der uns erblickt hat, ladet uns in unverkennbarem schnurrendem Lausitzer Deutsch freundlich ein: „Kommt doch herrunter, hier ist weicher Boden!"

Eine halbe Stunde später trägt uns der Ballon über die Spree selbst, die hier mehrere Inseln bildet. Etwa sechs Kilometer südlich grüßt hell erleuchtet unser altes gutes Kottbus, das uns, seit wir das erstemal bei strahlender Mittagssonne darüber hinweggekommen sind, und durch drei damals aufgenommne Bilder nach seiner ganzen Anlage und in allen seinen Teilen wohlvertraut ist. Ja als wir später einmal, um das von oben Geschaute auch aus nächster Nähe kennen zu lernen, mit einem eingebornen Kottbuser die Stadt durchwanderten, zeigte dieser sich über die Gliederung des Ortes weniger unterrichtet als wir.

Die anfängliche Windgeschwindigkeit von 36 Kilometern in der Stunde hat sich auf 45 gesteigert. Rasch nähern wir uns der Eisenbahn Kottbus-Frankfurt a. O. ein wenig südlich von Peitz und bewegen uns unmittelbar über eine Gruppe von Seen hinweg, die sich zu einer großen, von schmalen Landstreifen durchsetzten Wasserfläche vereinigen, Teufelsteich, Hölter und Neuendorfer Teich. Der Blick, der sich uns von der Mitte aus bietet, ist ganz entzückend: das Wasser schimmert, vom

Winde bewegt, im Scheine des Vollmonds, der selbst von leuchtenden Wolken umgeben ist, während eine lange, dunkle Stratusschicht darunter lagert. Wald begrenzt die Fläche im Osten, die Bahn Kottbus-Guben führt durch ihn hindurch und überschreitet dann die Malxe, deren geradliniger Lauf zeigt, daß es eine künstliche Wasserverbindung ist.

An Großartigkeit der Eindrücke steht die heutige Fahrt hinter der vorigen ja weit zurück, es ist etwas andres, Thüringer Wald, Rhön und Spessart, Main und Rhein, bayrische Pfalz und Lothringen aus Himmelshöhen zu betrachten, als Teile des norddeutschen Tieflandes. Aber auch sie haben ihre eigene Schönheit, und gerade jetzt im sanften Lichte des aufdämmernden Morgens und dann, während Mond und Sonne um die Herrschaft miteinander ringen, versetzt dieser schlichte Wechsel von Wald und nebelfeuchter Niederung, von riesigen langgestreckten Fruchtgefilden und saftig grünen Wiesen in eine ernste, weihevolle Stimmung.

Eine niedrige Hügelkette begleitet den westlichen Talrand der Neiße, mit der das Stromgebiet der Oder beginnt. Jenseits von ihr ruht in waldiger Umgebung Birkenberg mit seinem Schloß. Es ist genau dieselbe Zeit, zu der wir auf unsrer letzten Fahrt in Ohrdruf eine Feuersbrunst beobachteten, und merkwürdig, auch hier wieder entdecken wir ein großes Schadenfeuer. Es ist nicht das einzige an diesem Morgen, noch an zwei andern Orten nehmen wir Brände wahr, wie denn kaum eine unsrer Ballonfahrten ohne diesen Anblick geblieben ist von dem Waldbrand bei Langenau in Schlesien am 18. Juli 1904 bis heute. Ein wenig östlich schaut lieblich aus dem Busch hervor eine schmucke kleine Ortschaft mit höher liegender Kirche, daneben ein großes Rittergut, dessen lange Wirtschaftsgebäude mehrere Höfe umschließen, Kohlo.

Nördlich von Jeßnitz und Starzeddel an der Lubst, einem Nebenflüßchen der Neiße, passieren wir die Bahn

Breslau – Berlin und haben nun wieder ausgedehntes Wald- und Heideland unter uns, in den Lichtungen nirgends Felder, sondern nur üppig grünende Auen und einzelne kleine Wasserbecken, so zu unsrer Linken den Jähnsdorfer See.

Die aufgehende Sonne beschert uns zwei angenehme Überraschungen. Wir räumen im Korbe auf, rollen das Schlepptau ab und entdecken dabei, daß wir einen Sack Ballast mehr an Bord haben, als nach unsrer anfänglichen Zählung möglich wäre. In den sechs Nachtstunden haben wir drei Sack verbraucht, und sieben sind noch übrig; somit hatten wir zehn, nicht bloß neun Säcke mitgenommen. Das läßt uns noch auf eine lange Fahrt hoffen. Südlich von Tornow kreuzen wir den vielgewundnen Bober, aber nicht bloß einmal, sondern gleich hintereinander ein zweites und ein drittes mal, ein Zeichen, daß der Wind sich geändert hat; er treibt uns nicht mehr nach Ostnordost auf Grünberg zu, sondern mit plötzlicher Wendung nach Ostsüdost. So wird doch vielleicht der Kelch einer Landung an der russischen Grenze oder gar in Rußland selbst an uns vorübergehn, und mit Behagen genießen wir bei einer kurzen Fahrt am Schlepptau über die Paganzer Heide die mit Waldesduft gewürzte frische Morgenluft.

Der Sonne entgegen geht's auch jetzt noch, immer entlang an einem fast ohne jede Krümmung in den Wiesengrund eingegrabnen Flüßchen, der Schwarze, zu der parallel wenige Kilometer nördlich die Ochel fließt. Bei Neusalz treffen wir auf die Breslau–Stettiner Bahnlinie und zugleich auf den zweiten großen deutschen Strom, den wir diesmal berühren sollen, die Oder, deren seit 1886 auf dieser Strecke beendete segensreiche Regulierung durch abwechselnd von beiden Ufern in regelmäßigen Abständen vorspringende Buhnen von oben wie eine Verunzierung der Natur erscheint. Kurz vor sechs Uhr haben wir sie das erstemal überflogen und folgen nun, über dem Mediatfürstentum Schönaich-Carolath und den Ge-



Mit Meyers Aristostigmat. Photogr. Reichel

Dorf mit Rittergut nördlich von Breslau aus 1700 m Höhe. Wolken bilden sich unter dem Ballon. S. 113 f.



Mit Meyers Aristostigmat. Photogr. Reichel

Haufenwolken unter dem Ballon schließen sich zu einem Meer zusammen. S. 114.



wässern der Alten Oder schwebend, dem Großen Landgraben. Die Residenz der Fürsten, Dorf und Schloß Carolath, ebenso der andre Hauptort des Fürstentums, das Städtchen Beuthen, bleiben zu unsrer Rechten.

Die Sonnenwärme dehnt den Wasserstoff unsers Ballons aus und zieht uns allmählich immer mehr empor, und je höher wir steigen, um so mehr tritt zu unsrer Freude die erhoffte Rechtsdrehung der Luftströmung nach Südosten zu ein. Infolgedessen schneiden wir in 1000 Meter Höhe noch zweimal die Oder, zuletzt bei Klein-Tschirne, dessen vielgenannten Gutsherrn wir jetzt freilich mit unsern Gedanken in Weichselmünde aufsuchen müssen. Dann lassen wir den Fluß links von uns, während wir rechts im Südwesten einen kleinen bewaldeten Gebirgszug erblicken, in seinen höchsten Erhebungen zwar wenig über 200 Meter, aber doch ist's ein wohltätiger Anblick, nachdem wir solange nur Flachland geschaut haben; und trotz ihrer geringen Höhe bleiben die von Westen heranziehenden Wolken an ihm hängen. Es sind die Katzenberge, der nordwestliche Ausläufer des Mährisch-Schlesischen Landrückens. Wenn wir die jetzige Richtung beibehalten, dann winkt uns — nach einem Fluge über Schlesien in seiner ganzen Länge, über Bielitz und Biala an der galizischen Grenze, über den Klimczok im Zigeunerwalde, dem östlichsten Teile der Beskiden, hinweg — als herrliches Endziel die Hohe Tatra. Gas- und Ballastvorrat würden dazu ausreichen.

Im Nordosten fesselt jetzt Großglogau unsre Blicke, und es lohnt sich, das Fernglas zur Hand zu nehmen, das wir zur Schonung der ohnehin übermäßig angestrengten Augen nur selten benutzen. Damit unterscheiden wir den gotischen Dom auf der Oderinsel, das königliche Schloß, den Kranz der alten Festungswerke und die weiter vorgeschobnen neuen, die Bahnhofs- und Hafenanlagen im Westen, von Fabrikschloten überragt. Der Fluß selbst ist belebt von Dampfern und vielen Lastschiffen, verkehren doch jährlich an zehntausend Fahrzeuge hier, und bei

dem starken Gefälle und der ungleichen Tiefe des Stromes, die zwischen ein bis sechs Meter schwankt, ist die Unterhaltung der Schiffbarkeit nur mit großen Kosten möglich.

Einen merkwürdigen Anblick bieten in dieser Gegend die Felder, auf denen das Getreide geschnitten ist. Überall liegen die Schwaden so, daß in der Mitte parallel zur Längsrichtung ein Gang freibleibt, der aber nicht bis an die Schmalseiten heranreicht, sondern sich jedesmal ein bedeutendes Stück davon nach den Ecken des Feldes zu verzweigt, sodaß die Felder von oben gesehen plastisch erscheinen, etwa wie volle, etwas flache Walmdächer. Den Grund für diese eigentümliche Sitte vermochten wir nicht ausfindig zu machen. Der Ackerboden selbst zeigt verschiedne Färbung, bisweilen ist er, wie es der Luftreisende auch sonst oft beobachtet, von feingeschwungnen bunten Linien durchzogen, beides ist auf verschiednen mineralischen Gehalt des Bodens zurückzuführen.

Die Bahn Glogau–Steinau bildet die Sehne zu dem großen, nach Südwesten offnen Bogen des Oderlaufes zwischen diesen beiden Städten, den wir völlig überschauen. Von Gramschütz an bezeichnet diese Bahn die Richtung unsers Fluges, der uns nun in 1300 bis 1500 Meter Höhe über Kreidelwitz und Raudten, wo von Süden her die Liegnitzer Bahnlinie einmündet, wieder an die Oder und nördlich von Steinau über sie hinwegführt. Wir folgen also dem Beispiele der Bahn, die, um den nächsten gewaltigen, diesmal nach Nordosten geöffneten Bogen der Oder abzuschneiden, sie ebenfalls bei Steinau, ein wenig südlich davon, überschreitet. Blieben wir auch ferner unsrer Richtung auf die Hohe Tatra zu treu, so müßten wir, ebenso wie die Bahn, bei Dyhernfurt wieder auf die Oder treffen, und dann müßte stromaufwärts eine Oderstadt nach der andern, Breslau, Ohlau, Brieg, Oppeln, unter uns sichtbar werden. Jedoch Wolken, die sich schon seit längerer Zeit in der Ferne rings um uns, besonders stark im Westen bildeten, ziehen sich, anfangs in leichten Flocken, dann rasch dichter und dichter

werdend, nach der Mitte zusammen und vergönnen uns immer seltner einen freien Blick auf die Erde. 7 Uhr 45 Minuten sehen wir eine größere Stadt, aus der ein ansehnlicher schloßartiger Häuserkomplex hervortritt. Das könnte Wohlau sein, dann müßte auch die Oder bald wieder zum Vorschein kommen. Aber die Stadt liegt südlich von uns, das ist eine peinliche Wahrnehmung. Der Wind hätte dann neuerdings seine Richtung wieder völlig geändert und triebe uns wie zu Anfang der Fahrt wieder genau nach Osten. Bei der gegenwärtigen Geschwindigkeit von stündlich 46 Kilometern wären wir in zweieinhalb Stunden an der russischen Grenze.

Sobald eine neue Lücke in den Wolken entsteht, spähen wir nach einem bezeichnenden Merkmal aus, um uns auf der Karte zurechtzufinden. Vergebens. Wohl sehen wir in geringen Abständen voneinander kleinere, auch einige größere Ortschaften, slawische Rundlinge mit ihrem birnenförmigen Kern, jüngere deutsche Anlagen mit rechteckigem Markt in der Mitte, von dem die nach den vier Himmelsrichtungen den ehemaligen Stadttoren zustrebenden Hauptstraßen und deren Parallelstraßen ausgehn, aber auch sie nach außen hin meist rund oder oval gestaltet, ferner Schlösser und Rittergüter, kleine Wälder und Teiche. Aber dies alles bietet keinen Anhalt zur Orientierung, auch tauchen die Punkte beim Zerreißen des Wolkenschleiers so flüchtig nur auf, als wären's Bilder der Phantasie, und der Kompaß zeigt uns zwar an, wo Norden liegt, aber bei der, wenn auch geringen, so doch fortwährenden Drehung von Ballon und Korb, dem immer lebhaftern Treiben der Wolken, die weder Geschwindigkeit noch Richtung völlig mit uns teilen, ist es unmöglich, mit Sicherheit zu bestimmen, wohin wir uns bewegen.

Jetzt sind wir ganz und gar abgeschnitten von der Erde, und zwar sind es Gewitterwolken, über denen wir schweben. Wir hören den Donner von allen Seiten, aber ohnmächtig verhallt er im Weltenraum, wir ahnen die

Blitze, aber der ruhige, sieghafte Glanz der über uns glühenden Sonne läßt ihr zuckendes Licht nicht aufkommen. Die Wolken, die von unten dunkel und drohend aussehen mögen, weil eine immer die andre beschattet, sind für uns blendend weiß wie unberührter Schnee, sodaß die Augen uns schmerzen, während auch die herrlichsten Wolkengebilde, die wir auf Erden schauen, dagegen nur tauwetterschmutzigen Schneemassen gleichen. Das ist ein wundersames Spiel. Eben noch schienen die Wolken ein unabsehbares wogendes Meer zu bilden, jetzt brodelt's bald hier, bald dort empor wie der Qualm einer Feuersbrunst bei Windstille, aber alles in zartestem, duftigem Weiß, ewig wechselnde Bilder von unvergleichlicher Schönheit, um deren Anblick willen sich allein schon die ganze Fahrt lohnte. Auch bis zu uns im Korbe dringt von unten herauf kühlend der Wolkenhauch, und wir müssen kleine Ballastopfer bringen, um uns auf der erreichten Höhe von 2000 Metern zu erhalten.

Der Charakter der Landschaft unter uns hat sich inzwischen verändert. Spalten in den Wolken lassen uns Wälder von großer Ausdehnung wahrnehmen. Unsre Vermutung, daß wir ostwärts fliegen, gewinnt an Wahrscheinlichkeit. Es müssen die Wälder östlich von Trachenberg sein, die unter uns liegen, die Forste Katholisch-Hammer und Kuhbrück.

Auf allen Seiten werden jetzt, als fänden sie in den tiefern Schichten keinen Raum mehr, seltsame luftige Gestalten aus den Wolkenmassen herausgestoßen, säulenartig die einen, andre treiben aus breiten Grundpolstern immer neue, sich nach oben verjüngende Ballen hervor, frühere Gebilde rücksichtslos beiseite drängend und überholend. Die Phantasie glaubt oft wohlbekannte Bilder in ihnen zu entdecken, die Mehrzahl aber spottet in ihrer wilden Abenteuerlichkeit jeder Beschreibung. Ein so hastiges Neuformen und Umformen entsinnen wir uns noch nie gesehen zu haben, auch nicht, wenn wir stundenlang über Wolkenmeeren dahinfuhren. Das muß wohl

Gewitterwolken besonders eigen sein. Bald finden wir uns in einen immer enger werdenden dampfenden Kessel eingeschlossen, und über uns in wunderbarem Farbengegensatz zu unsrer leuchtend weißen Umgebung ein wolkenloser Himmel. Das ist nicht das lichte, sanfte Blau, wie wir's sonst über nordischen Landen gewöhnt sind, sondern ein sattes Tiefblau, wie es auch der Südländer nur selten erschaut. Wie sonst wohl in der Sternennacht dringt das Auge jetzt auch bei Tage ein in die Unergründlichkeit des Äthers über unsrer Atmosphäre und ahnt die Geheimnisse, die er birgt. In solchen Augenblicken möchte sich der Luftschiffer so gern dem Gedanken an Unendlichkeit und Ewigkeit hingeben. Aber eine sich vor uns auftürmende Wolke, der wir immer näher kommen, fordert uns zum Kampfe mit sich heraus. Ein schöner Frauenkopf mit geknotetem Haar und stolzem Nacken auf kräftiger, schneeiger Büste, so tritt sie uns eine Weile entgegen. Dann zerfließt sie breit, Zacken und Kanten schießen aus ihr hervor, ein eisstarrendes, vielgipfliges Hochgebirge. Wir fürchten ihren Feuchtigkeits- und Elektrizitätsgehalt und werfen Ballast aus, um sie, da sie sich langsamer vorwärts bewegt als wir, womöglich zu überspringen; aber je höher wir steigen, um so mehr nimmt auch sie an Höhe und Umfang zu.

Sie wich und wechselte, mich zu umfließen,
Und wuchs geflügelt mir ums Haupt empor.

Wer wird Sieger sein? Immer mehr von unserm bisher so bedachtsam gesparten Ballast müssen wir opfern. Auf 3000 Meter schon haben wir in dem ungleichen Ringen mit der Naturgewalt uns gehoben, doch:

Der luftige Kampf ist lange nicht vollendet,

der Feind überragt uns wieder um Bergeshöhe, unser Vorrat an Sand ist auf drei Säcke zusammengeschmolzen, das ist wenig mehr, als wir zur Landung brauchen. Wir müssen die Waffen strecken und ergeben uns auf Gnade und Ungnade, mag kommen, was da will. Aber wir haben

es mit einem großmütigen Gegner zu tun. Dieses Eingeständnis unsrer Ohnmacht nur war's, das er uns abnötigen wollte. Mitleidig weicht er zur Seite und läßt uns vorbei. Ein leichtes Schauern nur empfinden wir bei seiner feuchtkühlen Nähe, doch macht dieses unter den glühenden Strahlen der Augustsonne bald wieder einem wohligen Wärmegefühl Platz.

Führer wie Mitreisende hat dieser Kampf in gespannter Erwartung und Tätigkeit gehalten; nun er 9 Uhr 40 Minuten zu Ende ist, tritt einige Abspannung ein. Das auch diesmal von freundlicher Damenhand mit feinem Verständnis vorbereitete reiche Frühstück stellt uns wieder her, und der gute „Ernst" zeigt sich, wie immer bei solcher Gelegenheit, überaus rücksichtsvoll, er gönnt uns die wohlverdiente Ruhe und Stärkung zu neuer Anstrengung und hält sich, weit über den Wolken schwebend, in gleicher Höhe, ohne unsre Aufmerksamkeit viel in Anspruch zu nehmen. Eine an einem Flüßchen liegende hübsche Stadt mit Schloß und Park kommt bei einem Durchblick durch die Wolken flüchtig zum Vorschein. Wir irren wohl nicht, wenn wir vermuten, daß es Oels ist. Was wir sonst noch ab und zu erspähen, gibt uns keinen Anhalt für die Orientierung.

Noch eine Stunde währt diese Fahrt über den Wolken, dann beginnen sie sich zu lockern, immer größere Flächen der Erde werden sichtbar, endlich auch wieder eine Eisenbahn, wie nachträglich festgestellt worden ist, die Linie Kreuzburg—Ostrowo—Posen. Und jetzt, 10 Uhr 40 Minuten — es ist kein Zweifel — überfliegen wir die russische Grenze. „Woran wollen Sie das erkennen?" Bitte, achten Sie doch genau auf das, was Sie hier sehen. Vergleichen Sie die Landstraßen westlich von diesem schmalen Fluß mit denen östlich davon. Dort die gleich breiten weißglänzenden Streifen, zu beiden Seiten regelmäßig mit Bäumen bepflanzt, hier die Wege bald schmal, bald breit, von verschiedner Färbung, was auf Risse und andre Unebenheiten schließen läßt, zum größern Teile baumlos,

nur hier und da einzelne oder auch mehrere Kiefern. Ferner die Felder! Dort wohl bebaut und fruchtbar, der Boden erweist sich dankbar für jahrhundertelange treue Pflege, und wo das Getreide gemäht ist, sorgfältig gelegte Schwaden oder zierlich gereihte Puppen. Hier blickt überall der sandige Boden durch spärlichen Pflanzenwuchs, er soll jahraus jahrein spenden, ohne daß ihm genügende Nahrung zugeführt wird, die geschnittene Frucht liegt unordentlich umher. Große Strecken sind überhaupt nicht bebaut, öde Sandwüsten, wie sie vor alten Zeiten etwa die Mark Brandenburg aufzuweisen hatte. Dort zahlreiche schmucke Dörfer mit ansehnlichen Gebäuden, hier nur wenige dürftige Ansiedlungen mit elenden Hütten. Das sind polnische Zustände. Unsre Träume von Beskiden und Hoher Tatra haben sich als Schäume erwiesen. Wie wird's uns in Väterchens Reiche ergehn? Nun, die herrliche Fahrt und zuletzt der Kampf mit Naturkräften haben uns gestählt, wenn's not tut, auch etwas weniger Angenehmes zu ertragen, schon im voraus wären wir reichlich dafür entschädigt.

Die Bewölkung des Himmels unter uns mochte uns wohl den Blicken der russischen Grenzsoldaten, die aller 500 Meter aufgestellt sind, entzogen haben. Es soll gelegentlich vorgekommen sein, daß sie auf Ballons, die über die Grenze flogen, geschossen haben. Warum auch nicht? Wer auf dreimaliges Anrufen eines Postens nicht steht, der muß darauf gefaßt sein, daß nach ihm geschossen wird. Viel Aussicht zu treffen hätten sie freilich nicht gehabt, wir waren ja drei Kilometer über ihnen. Eine große Strecke folgen wir der Prosna aufwärts — denn das war der von uns bemerkte Grenzfluß, den wir bei Siemianice nordwestlich von Pitschen gekreuzt hatten —, dann verlassen wir sie, immer in der Richtung nach Osten, Kiefernwälder liegen zu unsrer Rechten. Die mitgenommnen Karten 1 : 300000 versagen jetzt, sie reichen nur bis zur Grenze, so bleibt uns nichts weiter als eine Karte von Mitteleuropa 1 : 2700000! Und doch kennen

wir uns jetzt leichter aus als die Stunden vorher. Wir überschauen ja aus unsrer Höhe von 3100 Metern unermeßliche Landgebiete, und jetzt zeigt sich auch ein ganz sicherer Anhalt. Dort vor uns weit von Ostnordosten kommt ein Fluß mit lehmbraunem Wasser in vernachlässigtem Bett, wendet sich plötzlich scharf nach Norden und biegt schon nach wenigen Kilometern wieder nach Nordosten um. Ein Fluß mit so beinahe rechtwinkligem Doppelknie muß auch auf einer Karte in stark verkleinertem Maßstabe erkennbar sein. Richtig, es ist die Warta, die uns in ihrem Unterlaufe bei Posen und in ihrem Einfluß in die Oder bei Küstrin als Warthe wohl bekannt ist.

Nach einiger Zeit kommen wir über einen südlichen Zufluß, die Liswarta, und bald darauf über die Warta selbst. Jetzt ist's Zeit, an die Landung zu denken. Auf unsrer Karte sind zwei einander fast parallel laufende Eisenbahnen, die von Norden und Nordosten her sich bei Tschenstochau vereinigen, die westliche schwarz, die östliche von Warschau kommende rot eingezeichnet, die eine also wohl eine Nebenbahn, die andre eine Hauptlinie. Mit dem Verkehr auf einer russischen Nebenlinie zu rechnen erscheint unsicher, diese müssen wir also noch überfliegen, dann werden wir, wie sich unter Berücksichtigung unsrer jetzigen Fahrtgeschwindigkeit von 50 Kilometern in der Stunde mit dem Zirkel auf der Karte abmessen läßt, von ihr aus in einer halben Stunde bei Nowo Radomsk die Warschauer Bahn erreichen. Zwölf Uhr zehn Minuten liegt die erste Bahn unter uns, und zwar so, daß wir gerade neben einer kleinen Haltestelle landen könnten. Wir bleiben aber bei dem einmal gefaßten Entschlusse und fliegen weiter. Jedoch zwanzig Minuten vergehn, und es zeigt sich keine Eisenbahn wieder, auch in weiter Ferne nicht. Die nächsten beiden russischen Bahnen aber liegen etwa 150 Kilometer auseinander. Da ist irgend etwas nicht richtig, gehn wir also lieber sofort herunter. Mit den zwei Sack Ballast, die wir noch übrig haben, können wir den Fall aus



Aus Linke, Moderne Luftschiffahrt

Geschlossenes Meer von Haufenwolken.



Mit Meyers Aristostigmat. Photogr. Reichel

Gewitterwolken türmen sich unter dem 2400 m hochschwebenden Ballon auf über Schlesien östlich von Breslau. S. 115.



unsrer Höhe von 3000 Metern gut abschwächen. Wir lassen uns auf 2000, auf 1000 Meter sinken. Freilich öde und menschenleer sieht's hier aus: ein flachwelliges Hügelland mit wenig Feldern, selten ein paar Güter beieinander, etwas Kiefernwald und viel Sand. Dort ein kleines Dörfchen, in seine Nähe müssen wir zu gelangen suchen. Wir senken uns tiefer hinab, das Schlepptau berührt die Erde, und sein auf dem Boden und über Bäume hingleitendes Ende verlängert sich rasch. Letzter Ballastauswurf, letzter Ventilzug. Unmittelbar hinter einer Straße stößt, wie wir beabsichtigt hatten, der Korb zum erstenmale auf. Der schnell aufgerissene Ballon trägt uns in rasendem Fluge noch einige hundert Meter weiter, über eine kräftige Balkenschranke hinweg, die wir von oben nicht gesehen hatten. Eine der dahinter angepflanzten Kiefern bricht durch unsre Last krachend um, dann wühlt sich der auf die Seite gestürzte Korb sandschöpfend in die Heide. Wir liegen alle drei ausgestreckt übereinander, der Führer, wie es sein Platz im Korbe beim Landen mit sich bringt, zu unterst. Neben uns im Sande eine dunkelrote Lache, aber gottlob! nicht von unserm Blute, sondern von zwei Flaschen Rotwein, die wir mitgenommen, aber nicht getrunken hatten. Vom Genuß alkoholischer Getränke während der Fahrt sind wir mehr und mehr zurückgekommen, während wir uns an Selterswasser und Fruchtsaft reichlich erfrischen. Um den Wein aus dem Wege zu räumen, hatten wir ihn in einen leeren Sandsack außerhalb des Korbes gesteckt und beim Klarmachen vergessen, ihn in Sicherheit zu bringen. Jetzt hätten wir gern einen Schluck zu uns genommen.

Rendziny hieß das kleine Dorf, in dessen Nähe wir 12 Uhr 35 Minuten glatt gelandet waren, 15 Werst östlich von Nowo Radomsk im Gouvernement Petrikau. Die Karte hatte uns also irregeführt: jene westliche schwarze Linie bezeichnete vielmehr eine Landstraße, und die von uns überflogne Eisenbahn, an der wir so gut hätten landen können, war schon die Warschauer

Bahn gewesen. Die in vierzehn Stunden von uns zurückgelegte Luftstrecke betrug 570 Kilometer, 110 von der russischen Grenze bis zum Landungsplatz, die Durchschnittsgeschwindigkeit 41 Kilometer die Stunde. Nun Hilfe herbei zum Verpacken! Wir brauchten nicht lange darauf zu warten. Noch nirgends hatte man uns nach einer Ballonfahrt herzlicher begrüßt als hier. Im Laufschritt kamen sie aus dem Dorfe herbei, jung und alt, Männer und Frauen, viel mehr, als wir in dieser einsamen Gegend vermutet hatten, und schüttelten uns zum Gruße bieder die Hände. Dann stellten sie sich uns bereitwillig zur Verfügung und leisteten geschickt, wozu wir sie anleiteten, sodaß die Verpackung gut und rasch vonstatten ging.

Die gegenseitige Verständigung gab zu großer Heiterkeit Anlaß. Die paar slawischen Brocken, die wir irgendwo einmal aufgelesen hatten, mußten herhalten, das meiste aber tat die Zeichensprache, namentlich wenn sich's um Zahlen handelte. Vortrefflich bewährte sich auch der kleine Sprachanhang der Führerinstruktion. Er enthält in holländischer, dänischer, schwedischer, russischer, polnischer, tschechischer, ungarischer, rumänischer und türkischer Sprache 21 Fragen nach der nötigsten Auskunft, die man der versammelten Menge einfach vorzulesen braucht. Das geschah auch hier, und unsern polnischen Landleuten machte dies bei unsrer jedenfalls schauderhaften Aussprache riesiges Vergnügen, aber sie verstanden uns doch. „Wir brauchen einen Wagen mit zwei Pferden für den Ballon, wer will ihn besorgen? Er bekommt auch ein gutes Trinkgeld.“ Kaum war das letzte Wort heraus, da lief auch schon ein hübscher, frischer Bursche, der aufmerksam zugehört hatte, lachend davon, und in weniger als einer Stunde war er mit einem zweispännigen Leiterwagen wieder zur Stelle. Alle sonstigen Schwierigkeiten lösten sich vollends, als sich in langem Kaftan und mit Peieslöckchen einige Juden einfanden, die wir hier sehr schätzen lernten, da sie sämtlich auch fließend deutsch

sprechen und über alles, was man zu wissen wünscht, gut unterrichtet sind, also polnische Juden als Pioniere des Deutschtums und der Bildung!

Noch ein heiterer Zwischenfall ereignete sich. Während der Verpackungsarbeiten prasselte plötzlich ein durchdringender Gewitterguß auf uns nieder. Im Augenblick waren alle unsre freundlichen Helfer und Zuschauer wie weggeblasen und hockten dicht beisammen im nahen Kiefernwäldchen. Als wir selbst in unsern Korb flüchten wollten, fanden wir diesen schon gestopft voll Polackenkinder. Eine Geldbelohnung schien man nicht erwartet zu haben, um so größer war die Freude, als wir in Ermangelung von Rubeln Markstücke an unsre Mitarbeiter verteilten, und einer zeigte uns zum Beweise, daß er deren Wert sehr wohl zu schätzen wisse, voller Stolz einen deutschen Fünfpfenniger. Andre küßten dankbar die Hand des Spenders: Barce czinguju, pani.

Ballonhülle und Korb waren verladen, wir drei hatten auf Strohsitzen Platz genommen, und nun begann eine dreistündige, recht anstrengende Leiterwagenfahrt auf Straßen, die ganz dem von oben gewonnenen Eindruck entsprachen: bald schmal wie ein Fußweg, bald breit wie ein Dorfplatz, sandig und holprig, voll tiefer Risse der Länge und der Quere. Unsre kräftigen zwei Pferdchen waren es nicht besser gewöhnt und schleppten, meist in flottem Trabe, ihre Last über Höcker und durch Einsenkungen, sodaß wir tüchtig durchgerüttelt und oft genug von unsern Sitzen in die Höhe gewippt wurden. Der Kutscher unterhielt uns mit nie versiegender Beredsamkeit und offenbar auch mit viel Witz, denn er selbst wollte sich öfters ausschütten vor Lachen, war aber voll befriedigt, wenn von Zeit zu Zeit ihm einer von uns durch Laute des Staunens seinen Beifall kundgab, während die andern beiden — schliefen. Die übrigen Landleute liefen eine Strecke vergnügt neben dem Wagen her, wünschten uns alles Gute für die Heimreise und gaben uns zu verstehn, daß sie durch ihre jüdischen Dolmetscher über

uns und unsre Fahrt Bescheid erhalten hatten. Im Dorfe reichten sie uns zum Abschied wieder die Hand. Dort sprach uns auch eine Dame an, die Besitzerin eines großen Gutes, an dem wir vorbei kamen: sie habe voller Teilnahme gehört, daß wir Unglück gehabt hätten, unser Ballon sei geplatzt und aus großer Höhe mit uns herabgestürzt, und lud uns zum Verweilen in ihrem Hause ein. Wir dankten für ihr gütiges Anerbieten, eilten aber weiter, um den letzten Zug in Nowo Radomsk noch sicher zu erreichen.

Während wir, dort angekommen, bei einem jüdischen Wechsler uns russisches Geld verschafften, wurde unser Wagen auf dem Markte von einer Masse Neugieriger, darunter vielen Soldaten in weißen Litewken, umlagert. Der Bahnhof zeigte hier wie in den andern Städten, durch die wir kamen, ein bedrohlich kriegerisches Aussehen, an allen Ein- und Ausgängen, an jedem Fahrkarten- und Gepäckschalter standen militärische Posten mit aufgepflanztem Bajonett. Uns begegnete man überall, Behörden wie Private, mit großer Liebenswürdigkeit, Angehörige der bessern Stände überboten einander in Erteilung guter, wirklich guter Ratschläge und verhandelten für uns mit den Beamten. Um Schwierigkeiten zu verhüten, wäre es das Natürlichste und dem Brauch Entsprechende gewesen, daß der Ballonführer sofort nach Petrikau reiste und sich beim Gouverneur meldete, doch rieten wohlmeinende Einheimische uns dringend davon ab: jeden Tag könne ein Eisenbahnstreik ausbrechen und unsre Heimkehr auf lange verzögern oder irgendeine andre unerwartete schlimme Wendung eintreten; wir sollten darum alles aufbieten, um womöglich noch in derselben Nacht auf deutsches Gebiet zurückzukehren. Wir beschlossen, dem Rate zu folgen.

Im Wartesaal ersuchten uns zwei schmucke, bildhübsche, junge Gendarmen von offiziermäßig ritterlichem Auftreten sehr höflich um unsre Legitimationen. Pässe hatten wir nicht, auch wären sie ohne die Beglaubigung

durch ein russisches Konsulat den Vorschriften nicht entsprechend gewesen. So zeigten wir, um nicht Verschiedenartiges vorzulegen, jeder den gut ausgestatteten Quittungsabschnitt des Berliner Vereins für Luftschiffahrt vor, der uns nichts weiter bestätigte, als daß wir unsern Beitrag für 1906 bezahlt hatten. Die Gendarmen erstatteten über das ganze Vorkommnis telegraphische Meldung nach Petrikau, und als wir in Tschenstochau ankamen, empfing uns die dortige Gendarmerie mit einem langen Telegramm, das uns die sofortige Rückkehr über die Grenze gestattete, nur forschte man eifrig, aber vergebens nach dem vierten Mann. Das Telegraphenamt hatte den Namen eines der Mitreisenden, Cassirer, als Amtsbezeichnung aufgefaßt und daher in der Drahtnachricht drei Berliner Luftschiffer nebst Kassierer aufgeführt. Eine kleine Weiterung, die entstand, hatten wir nur uns selbst zuzuschreiben. Auf die erste Befragung in Nowo Radomsk hatten wir angegeben, daß wir mehr nördlich über Herby Rußland zu verlassen gedächten. Da dies aber erst am nächsten Tage möglich gewesen wäre, suchten wir darum nach, über Sosnowice nach Kattowitz fahren zu dürfen. Weil nun das Telegramm ausdrücklich die Rückkehr über Herby vorgesehen hatte, trug der Gendarmeriewachtmeister in Tschenstochau Bedenken, unsrer Bitte zu willfahren. Nach kurzer, mit großer Artigkeit geführter Verhandlung und nach telephonischer Einholung eines weitern Bescheids der Oberbehörde wurde auch die zuletzt erbetene Erlaubnis erteilt. Das war weit mehr, als wir zu hoffen gewagt hatten, und die deutschen Zollbeamten in Sosnowice wünschten uns Glück zu so ganz außergewöhnlich rascher und glatter Abwicklung unsrer Angelegenheit, die sie nicht für möglich gehalten hätten.

Mit starker Verspätung trafen wir nachts gegen ein Uhr mit sämtlichem Ballongerät, das der Führer nach seiner Instruktion bis zur Grenze als Passagiergut mitzunehmen hat, in Kattowitz ein. Wir warfen einen Blick

in den Leitartikel einer größern deutschen Zeitung voll politischer Schwarzseherei und lasen da die Worte: „Die Polen geben uns täglich Beweise ihrer Feindschaft, die Russen tragen einen glühenden Haß gegen das Deutschtum zur Schau.“ Nun wir hatten jedenfalls bei den Polen eine herzlich liebenswürdige, fast möchte man sagen liebevolle Aufnahme und freundliche Unterstützung gefunden, russische Behörden aber waren frei von bureaukratischer Kleinlichkeit über alles Erwarten nachsichtig unsern Wünschen entgegen gekommen.

Wohl bedauerten wir es, daß wir von russischen Verhältnissen so blutwenig kennen gelernt hatten. Durch das einst viel umstrittne Tschenstochau hatten wir hindurchhasten müssen, nahe vorbei an der Wallfahrtskirche auf dem Klarenberge mit ihrem schwarzbraunen, angeblich von Lukas selbst gemalten Marienbilde, zu dem noch jetzt alljährlich viele Tausende gläubig pilgern. Auch vom russischen Heer hätten wir gern mehr gesehen, der Unterschied zwischen den nahe an der Grenze liegenden Truppen und den Soldaten in Nowo Radomsk war auch für den flüchtigen Beobachter auffallend, und zwar zugunsten jener. Und doch hatten wir alle Ursache, den Herren, die uns zu schleuniger Rückkehr rieten, dankbar zu sein; sie hatten recht damit gehabt, daß man in Rußland jetzt keinen Tag vor schlimmen Überraschungen sicher sei. Am Tage darauf schon wurde in Tschenstochau von dem Revolutionsausschuß der Belagerungszustand über die Stadt verhängt, Offiziere und Mannschaften wurden durch Maueranschläge, für den Fall daß sie nach zehn Uhr abends auf der Straße gesehen würden, mit Erschießen bedroht. Dasselbe berichteten uns Bewohner von Myslowitz von dem unmittelbar gegenüber auf dem linken Ufer der Przemsa liegenden Modrshejow-Niwka, allabendlich höre man dort Schüsse fallen. Für uns wäre dieser Belagerungszustand kaum von Bedeutung geworden. Bedenklicher dagegen hätte ein andrer Vorfall für uns werden können, der sich auf dem Bahnhof

Sosnowice ereignete. In denselben Warteraum, worin wir uns aufgehalten hatten, wurde zwei Tage später eine Bombe geschleudert, durch die — wenn die Zeitungsberichte zuverlässig waren — ein Mann getötet und viele schwer verletzt wurden, bei einer darüber ausbrechenden Panik sei außerdem noch eine Menge andrer zu Schaden gekommen.

Wie an die frühern Ballonfahrten, so schloß sich auch an diese eine zweitägige Reise an, zunächst nach Myslowitz und der Dreikaiserecke, wo an der Einmündung der Weißen in die Schwarze Przemsa Deutschland, Rußland und Österreich (Galizien) zusammenstoßen, dann weiter nach dem kleinen Gebirge, wohin wir durch die Lüfte getragen zu werden hofften, nach dem Zigeunerwald und dem Klimczok; und was uns als schönes Endziel vorgeschwebt hatte, auch die Hohe Tatra, wurde von einem der Reisegefährten besucht.

Auf der Heimfahrt bewegten uns neben der Erinnerung an die Fülle des Erlebten Gedanken an die bevorstehende Sedanfeier, den Tag nationaler Erhebung und Selbstbesinnung für unser Volk. Wie viele Festredner würden diesmal, um ihre Zuhörer zu gerechter Freude an der Gegenwart zu stimmen, wohl darauf hinweisen, wie ganz anders es gerade vor hundert Jahren, in den Tagen der Schlacht von Jena und Auerstädt, in Deutschland ausgesehen habe. Nun, wie der Gedanke an das Nacheinander der Zeit, so muß den Deutschen auch ein Vergleich des Nebeneinander im Raume zu dankbarer Würdigung der Zustände in der Heimat führen, wenn er hinschaut auf das unglückliche Nachbarvolk im Osten, das jetzt in verworrnem, blutigem Ringen mit sich selbst eine Sturm- und Drangzeit durchlebt.

---

8. Die internationale Wettfahrt

Die Berliner Luftschiffertage neigten sich ihrem Ende zu. Mittwoch den 10. Oktober 1906 hatten sie begonnen mit der Verfolgung vier kleiner Wasserstoffballons des Luftschifferbataillons durch je vier Automobile, wobei es nur einem Automobil gelang, in der vorgeschriebnen Zeit seinen Ballon zu erreichen. Eine Fülle von Anregungen hatten diese Tage gebracht durch hervorragende wissenschaftliche Vorträge und Vorführungen, besonders aber durch den persönlichen Verkehr mit Luftschiffern aus allen Teilen Deutschlands und dem Auslande. Denn zugleich mit dem Berliner Verein für Luftschiffahrt, der sein fünfundzwanzigjähriges Bestehen feierte, tagte auch der aus neun Vereinen gebildete Deutsche Luftschifferverband und zum erstenmale die vor einem Jahre gegründete Fédération Aeronautique Internationale, zu der Frankreich, Belgien, die Schweiz, Italien, Spanien, England und Amerika Vertreter geschickt hatten. Ihren glänzenden Abschluß sollten die Festlichkeiten durch eine große Ballonwettfahrt, die erste in Deutschland, Sonntag den 14. Oktober erhalten, nur die Beratungen der Fédération standen für den nächsten Tag noch bevor. Eine größere Völkerwanderung hat selbst Berlin wohl selten erlebt als an diesem sonnenhellen, sommerwarmen Herbsttage. Wie in Paris, wenige Wochen vorher bei der Wettfahrt um den Gordon-Bennet-Preis der Lüfte, wurden Hunderttausende von der Schaulust herausgelockt und fluteten schon seit den Vormittagsstunden nach der Gasanstalt Tegel und ihrer Umgebung. Die Elektrische allein



Photogr. Frau Dr. Elias

Berliner Wettfahrt: Gasanstalt Tegel. S. 126



Photogr. Frau Dr. Elias

Berliner Wettfahrt:
Halbgefüllte Ballons zwischen den Rohrleitungen. S. 128 f.



beförderte über achtzigtausend Menschen dorthin, viel mehr aber noch strömten zu Fuß, zu Rade, mit der Eisenbahn sowie auf Tausenden von Wagen und Automobilen hinaus, andre suchten näherliegende Aussichtspunkte auf.

Die Vorbereitungen für den Aufstieg der Ballons waren von dem Vorstande des Berliner Vereins mit viel Umsicht und Geschick ohne Rücksicht auf die Kosten getroffen worden, sodaß alles tadellos klappte. Ein regelmäßig angelegtes Gasleitungsnetz, das in zwölf Füllrohre endete, bedeckte den großen Wiesenplan vor der Tegeler Gasanstalt. Hier lagen in gleich weiten Abständen die Hüllen von siebzehn Ballons ausgebreitet. Denn vier von den ursprünglich angemeldeten einundzwanzig Ballons, darunter die beiden französischen und der spanische, waren nicht erschienen. So war das Ausland nur durch zwei belgische, einen österreichischen und einen Schweizer Ballon vertreten, die übrigen stellten die Vereine des Deutschen Luftschifferverbandes, einen die Luftwarte in Lindenberg. Ihr Umfang war sehr verschieden, vom kleinen „Ernst" des Berliner Vereins, der nur 680 Kubikmeter faßt, bis zum Ballon „Düsseldorf" des Niederrheinischen Vereins mit einem Fassungsvermögen von 2400 Kubikmetern. Um jede Hülle waren gefüllte Sandsäcke im Kreise aufgestellt, nahe dabei jedesmal der Korb, einige nagelneu, mit Plüsch ausgeschlagen und mit allerlei Bequemlichkeiten versehen, wie zum Beispiel der des Freiherrn von Hewald; andern sah man's an ihrem wettergebräunten Weidengeflecht und ihrer eingedrückten Schleifseite an, daß sie schon manchen Sturm erlebt hatten, bei der Landung an manchen Baum schon angeflogen waren; ihre Ausrüstung beschränkte sich auf das Allernötigste. Zur Bedienung standen je zwanzig bis dreißig Mann Gardeinfanterie unter Anleitung von Unteroffizieren und Mannschaften des Luftschifferbataillons zur Verfügung.

Halb ein Uhr wurde der Haupthahn der Leitung geöffnet, und rauschend strömte das Gas zugleich in zwölf Ballons ein. Nach wenigen Minuten schon erhoben sich

die Hüllen über die Erde, blähten sich immer voller, und mehr als einmal hörte man den treffenden Vergleich äußern, daß sie wie Riesenchampignons aus der Erde wüchsen. Einer von ihnen erregte ganz besonders die Aufmerksamkeit der Zuschauer, nicht durch seine Schönheit, sondern durch mehrere Hundert gelber Flicken auf dem schmutzig bräunlich gewordnen Stoff seiner Hülle. Das war unser Ballon, der alte „Helmholtz“. Seine Führung war durchs Los einem in mehr als dreißig Fahrten bewährten Luftschiffer, früherem Assistenten am Aeronautischen Observatorium, Dr. Elias in Berlin zugefallen; der an mich ergangnen Aufforderung, ihn dabei zu unterstützen, leistete ich gern Folge. An Jahren seines Daseins hätte der alte „Helmholtz“ es mit andern Ballons wohl aufnehmen können. Im Juli 1904 schwebte er zum erstenmal ins Reich der Lüfte empor, das war bei unsrer Fahrt nach dem Riesengebirge. Aber die Lebensdauer eines Ballons hängt von der Zahl seiner Fahrten ab, und diese entspricht ungefähr den Jahren eines Menschen. Auch ihr Leben währet siebzig — Fahrten, und wenn's hoch kommt, achtzig; hundert zu erreichen ist nur wenigen beschieden. Unser „Helmholtz“ aber hat die Siebzig schon überschritten. Auch fällt es auf, daß es bei ihm mit der Füllung gar nicht recht vorwärts gehn will. Während die andern schon voll und prall sind, ruht er noch immer träg und gedrückt am Boden, und manche geringschätzige Bemerkung darüber wird laut. Der Kenner aber durchschaut sofort, woran es liegt, und lacht: auf dem Füllschlauch sitzt ein stämmiger Gardeinfanterist, damit das Gas nicht zu rasch in die durchlässige alte Ballonhülle einströmt und sich unter der Einwirkung der Sonnenwärme nicht vorzeitig ausdehnt. Nach einer halben Stunde wiegen sich elf Ballons stolz und ungeduldig in der leicht bewegten Luft, fünf andre folgen bald nach, und ganz zuletzt bequemt sich auch der alte „Helmholtz“ dazu. Die in großen Buchstaben auf jeder Hülle angebrachten Namen werden sichtbar, und Flaggen in den

verschiednen Landesfarben wehen von den Auslaufleinen herab.

Die Abfahrtsnummern waren schon mehrere Tage vorher verlost worden, nach ihrer Reihenfolge begannen Punkt drei Uhr die Aufstiege. Noch eine Stunde zuvor war es unsicher, ob an der beabsichtigten Weitfahrt festgehalten werden könnte, das heißt einer Fahrt, bei der die gerade Luftlinie vom Abfahrts- bis zum Landungsplatz ausschlaggebend ist, nicht etwa die wirklich zurückgelegte Strecke. Die Windrichtung hatte wiederholt gewechselt. Hätte zum Beispiel der Südost die Oberhand gewonnen, so wäre an die Stelle der Weitfahrt eine Zielfahrt getreten, bei der es darauf angekommen wäre, unter geschickter Ausnützung der in den verschiednen Luftschichten herrschenden Strömungen möglichst nahe an einem vorher bezeichneten Punkt in der Nähe der Nordseeküste zu landen. Die dritte Möglichkeit eines Wettfliegens, die Dauerfahrt, kam diesmal nicht in Betracht. Glücklicherweise drehte sich der Wind immer entschiedner nach Ostsüdosten, sodaß die Gefahr einer Verwehung auf die See nicht mehr zu befürchten war und Weitfahrt die Losung bleiben konnte.

Um bei der verschiednen Größe der Ballons und der infolgedessen auch verschiednen Menge des mitgeführten Ballasts für die Beurteilung der Leistungen die Vorteile durch Vorgeben auszugleichen (Handicap nach den Ergebnissen), hat die Fédération Internationale für Wettfahrten folgende Berechnung festgesetzt: bei Ballons bis 1600 Kubikmeter Größe werden 100, von 1600 bis 3000 Kubikmeter 200, über 3000 Kubikmeter 300 Kubikmeter abgezogen in der freilich nur selten genau zutreffenden Annahme, daß ein Ballon der ersten Größe einen, der zweiten Größe zwei, der dritten drei Mann Besatzung an Bord habe. Mit dem Rest wird in die Zahl der zurückgelegten Kilometer dividiert. Die Quotienten ergeben dann die schließliche Reihenfolge. Wenn also ein Ballon von 2400 Kubikmetern 800 Kilometer zurücklegt, ist sein Er-

gebnis 800 : 2200 = 0,36; er wird von einem Ballon von 1500 Kubikmetern, der es nur auf 520 Kilometer bringt, geschlagen, denn es ist 520:1400 = 0,37. Das ist wenigstens ein wohlgemeinter Versuch zu gerechtem Ausgleich. Indessen sind die Vorteile der größern Ballons keineswegs so ausgemacht. So fordert zum Beispiel die Regelung der vertikalen Schwankungen bei umfangreichern Ballons viel größere Opfer an Ballast. Sollte sich aber wirklich der größte Ballon am längsten in der Luft halten, so ist damit noch lange nicht gesagt, daß er auch am weitesten fliegt. Kurz, es spielen bei den Ballonwettfahrten wie bei jedem Sport Zufall und Glück eine große Rolle. Jedenfalls waren für unsre beiden Kleinen, „Ernst" und „Radium" (850 Kubikmeter), übrigens außer dem weit größern Wiener „Helios" (1230 Kubikmeter) die einzigen, die nur je einen Mann an Bord hatten, von vornherein die Aussichten nicht ungünstig. Der Führer des Ballons „Radium" aber, Adhémar de la Hault, verzichtete von vornherein auf die Durchführung der Fahrt und landete freiwillig noch an demselben Abend um sieben Uhr in der Gegend von Lübben in der Mark, um tags darauf als Vertreter Belgiens an den Beratungen der Fédération teilzunehmen.

Siebzehnmal im Zeitraum einer Stunde ertönten nun die wohlbekannten letzten Kommandos: „Achtung! Anlüften!" „Festhalten!" Aufziehen!", worauf das Öffnen des solange wie möglich geschlossen gehaltnen Füllansatzes erfolgt, und „Laßt los!" Beim ersten dieser vier Kommandos wurde siebzehnmal dieselbe schmerzliche Enttäuschung erlebt: das Gas war schwerer als das sonst vom Berliner Verein benutzte Leuchtgas, vielleicht weil gar zu hohe Anforderungen an die Gasanstalt gestellt werden mußten, wurden doch im ganzen etwa 26000 Kubikmeter auf einmal gebraucht. Dazu erfolgte die Füllung bei strahlendem Sonnenschein, der sofortige Erwärmung und Ausdehnung des Gases zur Folge hatte, sodaß kein Ballon die seinem Kubikinhalt entsprechende Gasmenge auch wirklich in sich aufnehmen konnte. So bekam der „Helmholtz", der

unter den gleichen Gewichtsverhältnissen noch mit reichlich 20 Sack Ballast den nötigen Auftrieb erhält, nur 13 Sack mit. Da jeder Führer bestrebt war, seinen Ballon so schwer als möglich abwiegen zu lassen, trennte sich mancher nur langsam und unter Auswerfen der unbedingt nötigen Sandmenge vom Boden und berührte ihn wohl auch noch einmal nach dem ersten leichten Erheben, was den zuschauenden Massen gar nicht gefiel und von manchen als Zeichen mangelhafter Führung kritisiert wurde. Gerade beim kleinen „Ernst", der schließlich als erster Sieger aus der Wettfahrt hervorging, war dies der Fall, hatte er doch alle Ursache, mit seinem drei und einem halben Sack Ballast haushälterisch umzugehn. Dagegen rief das kerzengerade Emporschießen eines Ballons, von dem seine Korbinsassen selber wenig erbaut waren, jedesmal allgemeines Entzücken hervor. Der österreichische Ballon „Helios" war der erste, der unter lautem Beifallsjubel abgelassen wurde, ihm folgten der Schweizer „Cognak"" der kleine Belgier „Radium", an vierter Stelle — nomen, oder vielmehr numerus, atque omen! — drei Uhr zwölf Minuten unser „Helmholtz". Sein scheckiges Aussehen, nun auch von unten wahrnehmbar, das zum Vergleich mit einer langgedienten, viel verpflasterten Infanteriescheibe herausforderte, machte offenbar besondres Vergnügen, und aus dem vielstimmigen, wohlwollenden „Glück ab!", das uns geleitete, glaubten wir so etwas herauszuhören wie: „Na, weit werdet ihr zwei wohl nicht kommen!" In Wirklichkeit war die Menge der mit Klebestreifen versehenen Stellen — eine nachträgliche genaue Zählung ergab 379! — ein Beweis für die große Sorgfalt, die der Führer schon vorher seinem Ballon durch Prüfung seiner Zuverlässigkeit hatte zuteil werden lassen.

Jenseit des eingefriedigten Platzes, auf dem die Füllung erfolgte, war eine große Tribüne errichtet worden, dort saßen sie Kopf an Kopf, den Blick nach oben gerichtet. Wir nähern uns ihr bedenklich. Rasch ein wenig Ballast ausgeworfen, damit wir kein Unheil anrichten. Ein lustiges

Hallo dankt uns dafür, sie nehmen's freundlich auf, die guten Berliner, daß auch ihnen einmal buchstäblich Sand in die Augen gestreut wird. Da schweben wir also wieder einmal über einem Vororte der Reichshauptstadt, nachdem wir die letzten Fahrten alle von Bitterfeld aus unternommen haben, und zahlreiche Erinnerungen werden wach, jedoch ein Anblick wie heute hat sich uns noch nie geboten. Wohl sind's die alten lieben Forste und Havelseen wieder, die wir schauen, aber überall, wo Natur und Menschenhand ein freies Fleckchen gelassen haben, da ist es übersät von Menschen. Auf Mauern und Dächern stehn sie dicht beisammen, die Schiffe auf dem Tegeler See tragen eine Menge Schaulustiger, auch die unglücklichen Bewohner von Dalldorf winken und rufen uns zu, und die Rehberge bei Reinickendorf, die ihren alten Dünencharakter noch immer unverkennbar bewahrt haben, grüßen uns in den Landesfarben: weiß der Sand, schwarz die Menschenmassen, die sich auf den Höhen drängen, während sie doch das Ereignis in den höhern Regionen von jeder tiefern Stelle aus ebensogut sehen könnten.

Noch köstlicher aber ist das Bild, das sich in den Lüften selber uns bietet. Der kleine Belgier, der sich in der von einem flotten Winde bewegten untersten Luftschicht hält, hat einen ziemlichen Vorsprung gewonnen, ihm folgt in größerm oder geringerm Abstande, nach rechts oder links abweichend, ein Ballon nach dem andern, bis sie alle siebzehn unterwegs sind, ein Zukunftsbild, wie es die Witzblätter so gern bringen: voran der eben entsprungne Flüchtling, ihm nach die ganze Schar der Verfolger, Schutzleute, Straßenjugend, alles im Ballon! Der kleine „Ernst“ hat sich sofort hoch über die andern erhoben und schlägt eine mehr südöstliche Richtung ein. Hinter uns stehn zwei Ballons senkrecht übereinander, nach unsrer Schätzung ist der eine der große Belgier „Ville de Bruxelles“ (2250 Kubikmeter), der andre der Ballon „Sohnke“ des Münchner Vereins für Luftschiffahrt.

Wir selbst verlassen unsre anfängliche Höhe, weil das Ballongas an die schon merklich kühler werdende Atmosphäre von seiner Wärme ausstrahlt und sich zusammenzieht, und kommen damit in die lebhaftere Strömung des kleinen Belgiers. Plötzlich steigt dieser, weil er der Erde zu nahe gekommen war, und verlangsamt in der höhern, ruhigern Schicht seinen Flug. Bald sind wir unter ihm hinweg, und auch den Österreicher „Helios“ überholen wir auf dieselbe Weise, sodaß wir trotz unsrer spätern Abfahrt die zweiten sind. Nur der Ballon „Cognak“ ist uns ein gut Stück voraus. Wir beobachten, wie er zur Feststellung der Windrichtung und Windgeschwindigkeit in den höhern Schichten von Zeit zu Zeit Piloten, kleine Wasserstoffballons, entsendet. Noch tiefer freilich dürfen wir nicht sinken, wir sind kaum noch 40 Meter vom Boden entfernt und können ganz bequem mit den Menschen unter uns Gespräche führen. Parallel zum Nordring, der das Häusermeer Berlins begrenzt, geht's über Pankow und Weißensee mit Rennbahn und Teich gerade auf die städtische Irrenanstalt Herzberge zu. Auf den Veranden der von schönen Parkanlagen umrahmten villenartigen Gebäude sitzen die Kranken beim Nachmittagskaffee und freuen sich an dem himmlischen Schauspiel. Entsetzen dagegen erregt unser Nahen im Wirtschaftshofe der Anstalt: ein großes Volk Haushühner trippelt und flattert hilflos umher. Eine von vielen Bahnen durchschnittne Fläche liegt unter uns mit den Orten Friedrichsfelde, Biesdorf und Kaulsdorf, und zu unsrer Rechten führt die Spree von Stralau und Rummelsburg aufwärts nach Köpenick. Noch ahnt die Stadt nicht, was ihr in den nächsten Tagen bevorsteht. In das tragische Geschick eines Königssohnes war ihr Name einst verflochten: der volkstümlichste Herrscher Preußens stand hier als Kronprinz vor einem Kriegsgerichte. Jetzt soll ein Abenteurer sie in den Mund der Leute bringen als Schauplatz einer Komödie, über der man unsre Ballonwettfahrt und sogar Hohenlohes Denkwürdigkeiten eine Weile vergißt.

Länger, als uns lieb ist, dürfen wir den Anblick der Stadt genießen, haben doch auch wir aus demselben Grunde wie vorhin der kleine Belgier höher steigen müssen in die uns beinahe windstill erscheinende Region und sehen nunmehr die erst von uns überholten Ballons „Radium“ und „Helios“ wieder unter uns wegeilen. Etwas südlicher als wir kreuzen sie vor uns den Müggelsee, der von dunkeln Forsten eingeschlossen unter den Strahlen der Abendsonne in einem Gemisch von Purpur und Gold erglänzt, und im Geiste treten uns die in ihrer natürlichen Farbenpracht aufgenommnen, an künstlerischer Wirkung kaum noch zu überbietenden Meeres- und Küstenbilder wieder vors Auge, die uns vor wenig Tagen Geheimrat Professor Miethe in der Aula der Technischen Hochschule vorgeführt hat. Weiter südlich über der Bürgerheide und den Müggelbergen vereinigen sich bei Schmöckwitz die Dahmeseen zu einem gewaltigen Stern, der uns auch früher schon entzückt hat. Denn es ist nun das vierte mal, daß wir mit dem „Helmholtz“ von Berlin aus die Richtung nach Südosten einschlagen. Die eine Fahrt fand allerdings in dieser Gegend schon ihr Ende, zwischen Erkner und Rüdersdorf. Ein Platzregen war gleich beim Füllen auf den Ballon niedergegangen und hatte ihm Wasser statt Sand als Ballast aufgebürdet; in schweren Wetterwolken, deren obere Schicht wir nicht zu durchstoßen vermochten, fuhren wir von Anfang bis zu Ende, sodaß wir schließlich wie aus einem Wasserfasse gezogen landeten.

Von Rahnsdorf ab, am Dämeritzsee vorüber, halten wir uns über der vielgewundnen Spree bis zum Oder-Spreekanal. Die zunehmende Abkühlung der Luft und damit auch des Ballongases nähert uns wiederholt der Erde. Leider haben wir das Schlepptau zu früh abgerollt. Solange wir über die Wiesen der Spreeau hingleiten, ist's eine angenehme Spazierfahrt. Beim Schleppen über den Wald aber zu beiden Seiten der Au bleibt das Tauende in den Wipfeln der hohen Fichten und Kiefern oft hängen.



Photogr. Frau Dr. Elias

Berliner Wettfahrt: Die Ballons vor der Abfahrt im Hintergrunde rechts der erst halbgefüllte „Helmholtz". S. 129.



Photograph. Zander u. Labisch

Berliner Wettfahrt: Aufstieg des kleinen Belgiers „Radium", im Hintergrunde rechts „Helios" und „Cognack". S. 131.



Zwar reißt sich's mit heftigem Ruck immer wieder los; da ihm aber der eigentlich unentbehrliche Lederschuh fehlt, drieselt es sich auf, und die Gefahr, uns dauernd an einem Baume zu verankern, wächst. Diese Befürchtung und die Rücksicht auf kleine Ansiedlungen, die wir passieren, zwingt uns, immer mehr von unserm kostbaren Sande zu opfern. Unsre Fahrtkurve sieht infolgedessen aus wie das Profil eines Berglandes mit einer Reihe basaltischer Erhebungen.

Recht gute Dienste leistete uns ein mitgenommnes Vertikalanemometer oder richtiger Anemoskop, ein etwas abseits vom Korbe aufgehängter schwacher Holzrahmen mit einer senkrechten Metallachse in der Mitte, an der zwei leichte, schräggestellte Kartonflügel befestigt sind. Stehn diese Flügel still, so ist das ein Zeichen, daß der Ballon eine Gleichgewichtslage erlangt hat und sich wagerecht vorwärts bewegt. Drehen sich die Flügel nach links, so steigt er; nach rechts, so fällt er. Durch Beobachten dieses Anemometers kann man sich das oft recht lästige Ablesen des Barometers, das nur durch fortwährendes Klopfen zu pünktlicher Arbeit zu bewegen ist, wenigstens zeitweise ersparen. Leider war unser Apparat zu zart gebaut, sodaß schon nach den ersten Stunden die Metallachse mit ihren Flügeln aus dem Rahmen herausfiel.

Bis jetzt konnten wir trotz des zarten Duftes, der die Ferne verschleierte, noch immer einige Ballons vor uns und hinter uns erkennen, zuletzt noch ein wenig östlich von uns den im Glanze seiner Neuheit leuchtenden gelben Ballon „Sohnke". Nun aber, bald nach sechs Uhr ist es so dunkel, daß wir nur noch die nähere Umgebung unterscheiden können. Werden wir wohl am nächsten Morgen mit dem einen oder andern Ballon ein Wiedersehen in den Lüften feiern dürfen? Nach drei Stunden haben wir Storkow und den Dolgensee erreicht, den ein Kanal mit dem sich in leichter Krümmung nach Nordosten erstreckenden großen Scharmützelsee verbindet, das ergibt bei Abmessung auf der Karte eine mittlere Geschwindig-

keit von 20 Kilometern in der Stunde. Für eine Weitfahrt recht wenig, gut nur, daß auch unsre Mitbewerber mit denselben Schwierigkeiten zu kämpfen haben!

Wieder überfliegen wir die Spree, bei Trebatsch, und gleich darauf den stattlichen Schwielochsee bei Zaue. Den durch zwei Fahrten uns so vertrauten Spreewald im Westen, wo übrigens der kleine Belgier inzwischen niedergegangen war, können wir nur ahnen, der Peitzer Forst, den wir bei Drachhausen gekreuzt haben, trennt uns von ihm. Dagegen durchqueren wir das auf dem Fluge nach Rußland berührte Gebiet mit dem Seenbündel von Peitz. Von dem Reize, den ihm das Licht des Vollmonds damals verlieh, ist heute nichts zu spüren, die Finsternis läßt uns kaum den Wasserspiegel bemerken. Wohl aber sehen wir auch heute in der Ferne den breiten Lichtstreifen von Kottbus, und diesmal kommen wir dicht daran vorbei. Seine Tausende von weißen, gelben und rötlichen Lichtern, zu den mannigfachsten Figuren vereinigt, rufen den Eindruck einer festlichen Illumination hervor, etwa wie leuchtende Sterne und Arabesken über einem dunkeln Riesenbau.

Das ist ein geeigneter Punkt, ein Telegramm an den Vorsitzenden des Sportausschusses zu entsenden, wozu uns Formulare samt festen Umschlägen und winzigen Sandsäckchen in großer Anzahl mit in den Korb gegeben worden sind. Wir zählen unsern Vorrat an Ballast, um ihn zugleich zu melden: es sind nur noch vier Säcke vorhanden, neun also haben wir schon verbraucht, und dabei ist's erst acht Uhr abends, das sind trübe Aussichten. Eine Viertelstunde vorher hatte der Ballon „Bezold", der neueste des Berliner Vereins, unter Führung des Hauptmanns von Kehler, meines Führers und Lehrers auf mehreren Fahrten, fast an derselben Stelle ein Telegramm ausgeworfen, zwölf Stunden später landete er nach großem Umwege bei Neuensalz östlich von Plauen i. V. Beide Telegramme fanden am nächsten Morgen Arbeiter und gaben sie nach Berlin auf.

Der Wind hat sich inzwischen weiter nach rechts gedreht. Wie die Eisenbahnlinie und die Landstraße unter uns, die den Lauf der Spree im Osten und im Westen begleiten, wenden auch wir uns scharf nach Süden und erreichen genau eine Stunde später Spremberg. Die winklige alte Stadt auf der Spreeinsel und die gleichmäßig angelegten neuern Stadtteile, die sich westlich daneben vom Bahnhof nach Süden erstrecken, sind bei ihrer reichlichen Straßenbeleuchtung gut zu unterscheiden. Behalten wir diese Richtung bei, so steht uns eine Fahrt über die Oberlausitz, über die Sächsische und Böhmische Schweiz bevor. Das würde einem längst von mir gehegten, aber bisher noch nie erfüllten Wunsch entsprechen, jedoch in dunkler Nacht und bei knappem Ballast ist diese Aussicht weniger erfreulich, zumal wenn wir genötigt wären, in den an schroffen Felsen so reichen Gebirgen noch in der Nacht zu landen.

Aber es kommt anders. Wir nehmen die alte Richtung nach Südosten wieder auf und fahren, zum großen Teil am Schlepptau, über eins der ausgedehntesten Waldgebiete Deutschlands, den Muskauer Forst. Von seinem Wildreichtum sehen wir zwar nichts, aber unser Ohr vernimmt das Röhren der Hirsche, das Rascheln und Knacken der Zweige, das von den durch uns erschreckten und ängstlich flüchtenden Tieren des Waldes herrührt. Um zehn Uhr liegt ein hell erleuchteter Ort mit rechtwinklig sich schneidenden Straßen unter uns, durch Zuruf erfahren wir, daß es die Herrnhuterkolonie Niesky ist. Das ist ja Girdein, die Stätte der schlichten und doch so ergreifenden Knabenschicksale, die Herman Anders Krüger den deutschen Jungen und ihren Schulmeistern zu heilsamem Nachdenken, zur Erquickung und zum Trost in seinem Gottfried Kämpfer erzählt hat. Es war das letzte Buch, das ich vor dieser Reise gelesen hatte, dabei waren in mir Erinnerungen an die schon vor Jahrzehnten unter dem Namen Tapeinon erschienene prächtige Schilderung des Alumnatslebens in der Knabenanstalt und dem Pädagogium

von Niesky wieder wach geworden. Und von hier aus schweifen meine Gedanken westwärts nach einer andern, altberühmten Erziehungsstätte, nach meinem St. Afra, wo meine lieben Jungen jetzt neuer Tagesarbeit und neuer Lebensfreude entgegenschlummern.

Noch eine Stunde, und unser Flug führt uns über eine der schönsten und durch den von uns eben überflognen Waldbesitz reichsten deutschen Städte. Daß Görlitz diesen Ruf nicht umsonst genießt, bestätigt uns sogar der Eindruck, den wir jetzt in nächtlicher Stunde von oben gewinnen. Wir sind erstaunt über die im künstlichen Lichte besonders auffallende Größe der Stadt mit ihren vielen, auch über die Neiße nach Osten sich fortsetzenden vorstadtartigen Verzweigungen, ihren weiten Bahnhofsanlagen im Südwesten, in denen sich fünf Verkehrslinien vereinigen, über das großstädtische Treiben auf den Straßen, die von Wagen und elektrischen Bahnen belebt sind. Im Gegensatz dazu erhebt sich düster und schattenhaft einige Kilometer südwestlich der Basaltkegel der Landeskrone.

Fast eine Viertelstunde dauert es, bis wir ganz über die Stadt hinweg sind, und so ungern wir's tun, wir müssen neue Ballastopfer bringen, es wäre doch zu peinlich, mit dem Schlepptau unliebsamerweise die Aufmerksamkeit der Görlitzer auf uns zu lenken, wohl gar einen der vielen Türme oder Schlote zu gefährden. Im allgemeinen können wir jetzt, seitdem die Nacht völlig hereingebrochen ist, mit der Fahrtkurve, wie sie der Barograph zeichnet, zufrieden sein, sie beschreibt eine ziemlich gleichmäßige sanfte Wellenlinie. Aber wir haben auch nur noch drei Sack Ballast, mit ihnen die Nacht durchzuhalten ist unmöglich. So heißt's denn Notballast schaffen, und hierin zeigt sich Dr. Elias unglaublich erfinderisch, hat er doch reiche Erfahrungen für solche Fälle sammeln können bei seinen mit Berson unternommnen wissenschaftlichen Hochfahrten bis 8000 Meter und darüber, sowie bei Weitfahrten, von denen eine ihn in dreißig Stunden nach Südrußand, nach Poltawa im Stromgebiete des Dnjepr führte.

Was der Korb, was wir selbst irgendwie entbehren können, wird als Ballast zurechtgelegt, das meiste aber vorher in Stücke zerkleinert, die an Gewicht einigen Handvoll Sand entsprechen. Wer uns beide da hätte sehen können, wie wir, der eine mit dem großen Dolche bewaffnet, der zur Ausrüstung der Korbtasche gehört, der andre mit einem scharfen Taschenmesser, jeder für sich, oder, wenn nötig, auch mit vereinten Kräften, tapfer drauf los schnitten und trennten und rissen, daß es in der stillen Nacht nur so krachte! Auch unsre Mäntel mußten dran glauben, es war ja nicht so kalt, daß wir sie nicht hätten entbehren können, und schade war's auch nicht um sie, denn im Hinblick auf eine solche Möglichkeit hatten wir längst ausgemusterte Garnituren angelegt, denen dieser Heldentod wohl zu gönnen war. So gelang es uns, ein Gewicht von mindestens drei Sack, also etwa 50 Kilo, zu gewinnen.

Nun wird's ja wohl möglich sein, uns bis zur Morgendämmerung in der Luft zu halten, denn das erscheint uns als das einzig noch erreichbare Ziel, den Gedanken an einen Sieg in der Wettfahrt haben wir längst aufgegeben. Die Führung des Ballons darf auch über dieser Arbeit nicht vernachlässigt werden, darum wirft abwechselnd einer von uns mit Hilfe der elektrischen Taschenlampe nebenbei einen beobachtenden Blick auf das Barometer; und sobald es wünschenswert erscheint, fliegt etwas von unserm neuen Ballastvorrat über Bord: in einsamer Gegend eine leere oder auch wohl eine volle Selterwasserflasche, sonst ein Stück Loslaßtau, Verpackungsplan oder Korbsitz, ein Viertelchen Mantel, ein leerer Sandsack oder was wir sonst noch zu versenden haben.

Schönbrunn südöstlich von Görlitz war der letzte Ort, den wir sicher haben bestimmen können. Seitdem schwimmen wir auf einer dichten Wolkenschicht, über uns klarer Sternenhimmel. Es gibt eine hübsche Wirkung, wenn wir unsre kleinen Taschenlampen als Scheinwerfer benutzen und den um uns brodelnden Wolkendunst elek-

trisch beleuchten. Das Gelände unter uns steigt fortgesetzt, wir müssen uns auf 400, 500 und 600 Meter erheben. Um festzustellen, wie hoch wir über der Erde sind, rufen wir von Zeit zu Zeit laut hinunter. Dringt der Widerhall in einer Sekunde zu uns herauf, so sind wir ungefähr 150 Meter hoch. Darum ist es etwas beunruhigend, wenn das Echo beinahe gleichzeitig antwortet, wie es jetzt der Fall ist. Das Tau schleppt über Bäume, seine Anhänglichkeit gibt sich durch abscheuliche Rucke kund.

Mitternacht ist längst vorüber. Wie bei der Nachtfahrt über den Harz im letzten Frühjahr tönt lautes Rauschen von Quellen und Gebirgsbächen zu uns herauf, und kühle, kräftige Waldesluft umweht uns. Wir sind im Sudetengebiet. Der Rücken, der uns soeben nötigte, über 700 Meter aufzusteigen, muß der Zackenkamm gewesen sein, und all die rauschenden Wasser, die wir hörten, waren Zuflüsse des Zacken. Jetzt schweben wir über einem Tale, denn das Schlepptau ist wieder frei. Der Wind spielt mit uns und treibt uns tiefer in die Gründe zwischen dem Hohen Iserkamm und das Riesengebirge hinein. Immer höher werden die Bergzüge, die dunkel und drohend zu beiden Seiten über die Wolken emporragen, immer langsamer bewegen wir uns vorwärts, schließlich nur noch ein wenig hin und her und auf und ab. Verfügten wir über reichlichen Ballast, dann könnten wir, um vom Flecke zu kommen, eine höhere Luftschicht aufsuchen; freilich da es das höchste deutsche Mittelgebirge ist, in das wir eingedrungen sind, müßte dies schon eine Höhe von mindestens 1500 Metern sein. So bleibt uns nichts weiter übrig als uns in Geduld zu fassen und, dem geheimnisvollen Waldweben unter uns und den Rufen der Nachtvögel lauschend, eine günstige Wendung in den Wind- und Luftverhältnissen abzuwarten. Über zwei Stunden halten wir nun schon an der südlichen der beiden uns einschließenden Gebirgswände, immer in der Besorgnis, das Schlepptau, das im Nebel unter uns bald da, bald dort auftrifft, möchte sich festhaken und unsrer Fahrt ein

Ziel setzen. Da hören wir drei Uhr vierzig Minuten in der Ferne das Geräusch eines Zuges, der sich klingelnd und keuchend uns nähert. Lange noch, auch nachdem er an uns vorbei ist, beobachten wir ihn, wie er sich in vielen Krümmungen talaufwärts windet. Das Kursbuch gibt über ihn keine Auskunft, also ist's ein Güterzug, dazu stimmt auch seine spärliche Beleuchtung. Wie wir nachträglich durch die Bahnhofsinspektion in Hirschberg erfuhren, war es der Güterzug, der drei Uhr sechs Minuten Hirschberg verläßt und bei Grüntal die böhmische Grenze erreicht. Danach war's der Talkessel zwischen Petersdorf und Schreiberhau, in dem wir so lange verweilten.

Wären unsre Augen imstande gewesen, die Granitmassen vor uns zu durchdringen, so hätten wir uns über den unfreiwilligen Aufenthalt durch die Wahrnehmung trösten können, daß sich einige Meilen von uns entfernt in einer andern Falte des Riesengebirges gleichzeitig noch ein zweiter Ballon in derselben Lage befand, der von Dr. Schlein geführte „Helios" des Wiener Aeroklubs, der seinen am Müggelsee vor uns gewonnenen Vorsprung also nur wenig vergrößert hatte. Auch er wurde stundenlang durch Windstille festgehalten, nachdem er kurz zuvor über einer größern Ortschaft am Ende eines langgestreckten Tales den aufsprühenden Funken einer mächtigen Feuersbrunst durch Emporflüchten entgangen war. Uns selbst blieb diesmal der uns von andern Fahrten her so gewohnte Anblick eines Brandes erspart.

Endlich kam wieder etwas Bewegung in die Nachtluft. Langsam trieben wir denselben Weg, den wir gekommen waren, wieder zurück und erreichten bei der Holzschleiferei und Papierfabrik Petersdorf den Ausgang des Tales, über dem jetzt die schmale Sichel des abnehmenden Mondes sichtbar wurde. Den Weg, den wir nun während des Restes der Nacht genommen haben, vermochte ich auch später nicht genau festzustellen. Das Barometer zeigte 600 und 700 Meter, wiederholt auch noch mehr, dabei

schleppte das 100 Meter lange Tau fast beständig, nur wenn wir Talgründe kreuzten, wurde es jedesmal auf einige Minuten frei. Zur Rechten unsrer nach dem Kompaß südöstlichen Fahrtrichtung stiegen hohe Bergrücken auf. Danach sind wir den nordöstlichen Abhang des Riesengebirges entlang geflogen. Wäre es hell gewesen, hätten sich uns entzückende Blicke ins Hirschberger Tal bieten müssen.

Als der Morgen dämmerte, fanden wir uns mitten zwischen den Bergen südlich von Schmiedeberg über dem Gebirgsknoten am Arnsberger Paß, wo der Landeshuter Kamm, das Riesengebirge und dessen südliche Fortsetzung, der Kolbenkamm, wie die Arme eines gewaltigen Dreizacks zusammentreffen. Dichte Nebel wallen aus den Tälern empor und schichten sich selbst zu schneeigen Gebirgen auf, aus ihnen schaut die letzte größere Erhebung des Riesengebirges, der Ochsenberg, hervor. So oft der Blick nach der Erde frei wird, zeigt sich unter uns die in vielen Kehren nach Süden zu verlaufende Straße von Schmiedeberg nach der Grenzstadt Liebau am Zusammenfluß von Schwarzwasser und Bober. Ein langgestrecktes Dorf, durch das sie hindurchführt, wird uns von Feldarbeitern als Schlesisch-Michelsdorf bezeichnet.

Es ist sechs Uhr, nur ein halber Sack Sand ist noch übrig, auch unser Notballast ist verbraucht. Der niedrige, waldfreie Ziegenrücken vor uns dicht vor der böhmischen Grenze bei Tschöpsdorf ladet zum Landen ein; was wir in der Nacht uns wünschten, haben wir ja erreicht. Aber es ist gar zu herrlich, in den erwachenden Morgen hineinzufahren, und er verspricht wundervoll zu werden. Gestärkt durch ein Glas warmen Tee aus unsrer Thermosflasche, die ihren Inhalt achtzehn Stunden hindurch beinahe in seiner ursprünglichen Temperatur erhalten hat, beschließen wir auf gut Glück weiter zu fahren ins Königreich Böhmen hinein, solange uns der Ballon noch trägt. Ein viel durchschnittenes Hügelland liegt uns zu Füßen, auf allen Seiten von hohen bewaldeten Bergzügen umrahmt, die in herbst-

lich buntem Laubesschmuck prangen, während die eisenhaltige dunkelrote Erde der frisch bestellten Felder zu dem Farbenspiel ringsum den vollen Grundton angibt. Vor allem nach rückwärts bietet sich uns der Anblick eines reich gegliederten Aufbaus: im Hintergrund hoch aufsteigend der breit gelagerte Hermsdorfer Forst, davor nach beiden Seiten zu immer mehr sich abstufende Bergkuppen, die eine kleine Ebene in der Mitte frei lassen. Noch hat sich die Sonne durch nächtliche Wolken am Horizont hindurchzuringen, aber ab und zu lugt sie schon verstohlen hervor und breitet ihren goldigen Schimmer über das reizvolle Bild.

Über Schatzlar zwischen dem Rehorn- und dem Rabengebirge, dann über Trautenbach führt uns der Wind dem Tale der Aupa zu und damit ins Stromgebiet der Elbe. Es ist ein blutgetränkter Boden, über dem wir schweben. Wo sich die Aupa in scharfem Knie nach Nordosten wendet, liegt Trautenau, eine schmucke, industriereiche Stadt, der man's nicht ansieht, wie Schweres sie durchgemacht hat, schon zur Zeit des Dreißigjährigen Krieges, vor allem aber am 27. Juni 1866, als das erste preußische Armeekorps unter Bonin, von Liebau über Goldenöls vorrückend, sie besetzte und sich nach hartem Kampfe um die nächsten Höhen vor dem österreichischen Armeekorps Gablenz zurückziehen mußte.

Die längst beobachtete Rechtsdrehung des Windes setzt sich fort, uns immer mehr südwestlich wendend treiben wir über die Elbe bei Königinhof und erreichen acht Uhr morgens in 1100 Meter Höhe die Stadt Horitz, die mit Petersdorf ziemlich auf einem Meridian liegt, wir haben also während der letzten fünf Stunden einen weiten, nach Westen geöffneten Bogen beschrieben. Jetzt entdecken wir, daß wir außer dem uns verbliebnen halben Sack Sand noch einen großen Vorrat an Ballast mit uns führen, an den wir gar nicht gedacht haben, die Feuchtigkeitsmenge, die unser Fahrzeug während der Nacht bei seinem Fluge durch Wolken aufgesogen hat. Diese Feuchtigkeit zieht

die Sonne jetzt mehr und mehr heraus, sodaß Hülle und Korb dampfen. Wir steigen langsam, aber gleichmäßig höher. Der Blick schweift weit vorwärts in der Richtung nach Prag über ein wohlangebautes, kurzwelliges, waldarmes Hügelland mit flachen, aber scharf eingeschnittnen Tälern, vielen Straßen- und Haufendörfern, auch einigen größern Orten, jedoch ohne irgendwelche besondern Eigentümlichkeiten. Nur eine vereinzelte Waldparzelle fällt uns durch ihre seltsame Form auf: eine schwimmende Frauengestalt mit vorgestreckten Armen und einem Fischleib, eine Melusine.

Wie wir so Ausschau halten, erspähen wir zu unsrer nicht geringen Freude etwa 15 Kilometer vor uns einen Ballon, also richtig ein Wiedersehen in den Lüften! Unsre Vermutung, daß es wieder der „Helios" sei, bestätigte sich später. Der südwestlichste Punkt, den er erreichte, war Neu-Bidschow in Böhmen. Nun wiederholte sich, was wir während der Nacht im Gebirgskessel erlebt hatten, wir bewegten uns mehrere Stunden langsam im Kreise um einen Punkt. Diesmal aber aus einem andern Grunde: wir hatten uns dem Nordrande eines Luftdruckmaximums genähert und wurden vor ihm wie vor einer Mauer aufgehalten. Erst in 3000 Meter Höhe erfaßte uns wieder eine Luftströmung, doch trug sie uns, vom Hochdruckgebiet einem Tief zustrebend, beinahe genau nach derselben Richtung, aus der wir gekommen waren, nach Nordosten wieder zurück.

Der Himmel über uns ist völlig frei, dagegen ziehen sich 2000 Meter unter uns Wolkenmassen zusammen, das „böhmisch-schlesische Wolkenmeer", von dem der Luftschiffer so oft zu berichten hat. Zwar ist es dicht geschlossen und erstreckt sich bald nach allen Seiten bis an den Horizont, sodaß uns jede andre Aussicht benommen wird, aber es ist nicht eintönig, sondern zeigt die mannigfachsten Formen: Taleinschnitte, größere unregelmäßige Vertiefungen, die in ihrer Gestalt an die märkischen Seen erinnern, darüber sich auftürmende Gebirge, riesige Gletschertische mit abgeplatteter Oberfläche, aus bizarren

Wolkenlagerungen ragen turmartige Gebilde hervor, nach einer andern Seite reiht sich Welle an Welle, wie zu einer Eismasse erstarrt.

Während ich meine Aufzeichnungen hierüber mache, fühle ich mich plötzlich gehalten, ich war im Stehen eingeschlafen und meinem Reisegefährten in die Arme gesunken, der diese Wirkung der sauerstoffärmern Luft auf seinen Hochfahrten an sich und andern oft wahrgenommen hatte. Auf 4000 Meter sind wir gestiegen, und das Aspirationspsychrometer zeigt 1 Grad Celsius unter Null an, doch lassen die glühenden Sonnenstrahlen uns dies nicht empfinden, nur an die Füße ist es kalt, da fehlt infolge unsrer Ballastnot der Verpackungsplan, der sonst den Boden des Korbes bedeckt. Gleichwohl verspüren wir nach den Anstrengungen der durchwachten Nacht das Bedürfnis, eine Weile zu ruhen. So lösen wir das Barometer von den Korbleinen, nehmen es in die Hand und beobachten am Boden sitzend, jede andre Sitzgelegenheit hatten wir ja über Bord werfen müssen. Ein Schlummer von wenig Minuten, dem wir uns abwechselnd hingeben, stärkt uns zur Genüge, leichtes Frösteln treibt uns bald wieder auf, da die Korbwände, während wir sitzen, die Sonnenwärme von uns abhalten.

Um elf Uhr beginnt der „Helmholtz" zu sinken, so ruhig und sanft, wie wir es dem alten Knaben gar nicht mehr zugetraut hätten. Infolgedessen bleibt der Füllansatz offen, atmosphärische Luft dringt von unten nach und erhält den Ballon prall, eine Wirkung, die bei andrer Konstruktion durch ein eingefügtes Ballonet erreicht wird. Von 2500 Meter an beschleunigt sich unser Fall, nur als wir auf den obern Rand des Wolkenmeeres auftreffen, wobei uns der Schatten des Ballons, von der bekannten Aureole umgeben, entgegentritt, verlangsamt sich die Bewegung ein wenig, dann geht es immer hastiger abwärts, durch die etwa 500 Meter starke Wolkenschicht hindurch. Ein Klarmachen des Korbes ist diesmal unnötig, wir haben ja nichts mehr zum Aufräumen! Hohe Erlen, die einen

Bach umsäumen, werden unter uns sichtbar. Wir stürzen senkrecht auf sie zu, da unter den Wolken völlige Windstille herrscht. Auch das Aufsetzen des Schlepptaus hält den jähen Fall nicht auf. Drum schnell den sieben Stunden lang gesparten halben Sack Ballast und eine Reisetasche hinabgeworfen! Das hilft. Wir lassen uns leicht auf die Wipfel der Bäume nieder, schweben ein paar Meter auf ihnen entlang, ruhen einen Augenblick auf den äußersten Zweigen und gleiten dann, als diese brechen, ganz allmählich auf eine Wiese am Bache nieder. Das noch reichlich vorhandne Gas benutzen wir, um einigen der aus dem nahen Dorfe Schmellwitz spornstreichs herbeigeeilten Kinder die Freude eines Aufstiegs im Fesselballon zu bereiten, dann erst reißen wir die Hülle auf. Ein Berg etwa eine halbe Stunde östlich fällt uns in die Augen, es ist der Zobten bei Schweidnitz.

Ein Uhr fünfzig Minuten nach fast zweiundzwanzigstündiger Fahrt waren wir „sehr glatt“ gelandet. Die für den Wettbewerb allein in Betracht kommende Luftlinie von Tegel bis zum Landungsplatze betrug nur 290 Kilometer, die seit der Morgendämmerung zurückgelegten 150 Kilometer von Schlesien nach Horitz in Böhmen und wieder zurück zählten ja nicht. Doch war gerade diese Strecke die genußreichste für uns gewesen und entschädigte uns reichlich für den vermeintlichen Mißerfolg bei der Wettfahrt. Um so größer war unsre Überraschung, als sich bei der Ausrechnung der Ergebnisse herausstellte, daß unser Ballonveteran „Helmholtz“ der vierte Sieger geworden war.

Den ersten der ausgesetzten sieben Preise, den Kaiserpreis, trug der von Dr. Bröckelmann geführte kleine „Ernst“ davon, derselbe, mit dem ich meine letzten drei großen Fahrten, die dritte bis zu 570 Kilometer ausgeführt hatte, übrigens ebenso wie der alte „Helmholtz“ ein Erzeugnis der Firma August Riedinger in Augsburg; er war bei Tagesanbruch in der Nähe von Brieg (335 Kilometer) niedergegangen. Um ihn zu schlagen, hätte nach der

oben dargelegten Berechnungsweise der größte der beteiligten Ballons, „Düsseldorf", etwa 1300 Kilometer überfliegen müssen, während dieser tatsächlich nur 266 zurücklegte. Die weiteste Fahrt, an der Luftlinie gemessen, war die des Münchner Ballons „Sohnke" (240 Kilometer), den anfangs Nordwestwind gleichfalls nach Schlesien, dann eine südwestliche Strömung nach Kutno in Polen getrieben hatte; er wurde der zweite Sieger, der dritte unser Freund und Schicksalsgefährte „Helios", ein neuer, von Lachambre in Paris gearbeiteter Ballon, der erst drei Fahrten gemacht hatte; sein beinahe sechsundzwanzigstündiger Flug endete nach seinem Abstecher ins Böhmische bei Ohlau an der Oder.

So waren die Ergebnisse der Wettfahrt im Grunde recht gering, doch trug die Schuld hieran nicht die Ballonführung, sondern die Ungunst der Wetterlage. Vom Atlantischen Ozean her erstreckte sich über Frankreich, Süddeutschland und Österreich bis weit nach Rußland hinein ein Hochdruckgebiet, das den am 14. und 15. Oktober in Mitteldeutschland in den meisten Luftschichten herrschenden Nordwest- und Nordwinden und so auch den von ihnen getragnen Ballons ein unüberwindliches Hindernis entgegensetzte, wie es ja der „Helmholtz" bei Horitz erfahren hatte. Daher wurden sie, von dieser Luftmauer abprallend, teils durch wechselnde Winde im Kreise herumgeführt, teils durch Gegenwinde wieder mehr nordwärts getrieben. Die voneinander am weitesten entfernten Landungsorte, Kutno im Nordosten und Plauen i. V. im Südwesten, lagen nicht weniger als 550 Kilometer auseinander, ein Beweis für die Ungleichheit der Luftströmungen zur Zeit der Wettfahrt. Von den siebzehn an der Wettfahrt beteiligten Ballons waren einer in Rußland, zwei in Brandenburg, drei im Königreich Sachsen, fünf in Böhmen und sechs in Schlesien niedergegangen. Den südlichsten Punkt, Budweis in Böhmen, erreichte der zweitgrößte Ballon „Pommern", doch wurde auch er von einem Gegenwinde wieder nordwärts geführt und landete bei Klattau.

Auf einer dem Buch angefügten kleinen Karte nach einer Zeichnung von Professor Dr. Süring sind die Fahrtlinien der meisten Ballons angegeben.

Die internationale Wettfahrt hat wieder gelehrt, daß die Wetterlage der Ballonfahrt Schwierigkeiten in den Weg legen kann, denen auch der erfahrenste Luftschiffer und Meteorolog noch ratlos gegenüber steht. Erst bei fortschreitender Erkenntnis der Gesetzmäßigkeit, die auch in der Verteilung des Luftdrucks und der aus ihr abzuleitenden Erscheinungen besteht, wird es möglich sein, mit größerer Sicherheit auf eine bestimmte Fahrtrichtung zu rechnen. Aber noch ein zweites, eine erfreuliche, längst festgestellte und doch immer wieder bestrittene Tatsache haben die Berliner Ballonfahrten im Verein mit der Gordon-Bennet-Wettfahrt aufs neue bewiesen, die verhältnismäßig geringe Gefahr, die bei der heutigen vervollkommneten und dabei so einfachen Technik mit der Luftschiffahrt verbunden ist. Bei den im ganzen siebenunddreißig Ballonfahrten ist auch nicht ein Teilnehmer zu Schaden gekommen. Die zwei Unfälle, ein tödlicher und ein glücklicherweise gut verlaufner, die sich am 10. Oktober, dem Tage der Ballonverfolgung ereigneten, wurden nicht durch Luftballons, sondern durch Automobile veranlaßt.

---

9. Von Bitterfeld über St. Afra nach Dresden

Eine Winterfahrt

Das war eine Fahrt, wie sie wohl einzig in ihrer Art dasteht. Tausende und abertausende von Möglichkeiten bietet die Windrose, und doch fügte es sich, daß unser Flug von Bitterfeld aus zwei von uns auf den Kilometer genau über die gemeinsame Heimat, über die Stätten ihrer Berufstätigkeit hinwegführte und wir den dritten sozusagen beinahe vor seiner Haustür absetzen konnten. Unsern Kartenvorrat hatten wir umsonst mit uns geführt; mehr als sechs Stunden schwebten wir über dichten Wolken, die jede genauere Orientierung überhaupt ausschlossen, und in dem Augenblick, wo endlich eine Ortsbestimmung möglich wurde, da lag eben das Heimatgelände vor uns, worin wir auch ohne Karte Bescheid wußten. Und was mußte gegen unsre anfänglichen Wünsche und Pläne sonst noch alles zusammenwirken, was für scheinbar ärgerliche Hindernisse mußten in den Weg treten, damit diese wunderbare Überraschung uns als große nachträgliche Weihnachtsfreude beschert werden konnte!

Sonnabend, den 29. Dezember 1906, so früh am Tage als möglich, sollte die Fahrt begonnen werden, östliche Winde hätten uns an diesem Tage etwa nach der Weser zu getrieben. Aber Stunde auf Stunde verging, ohne daß an ein Aufsteigen zu denken war. Während der vorausgegangnen Weihnachtsfeiertage hatten die Maschinen des Werkes Elektron II gestanden, und bei der herrschenden Kälte nahm es mehrere Tage in Anspruch, sie wieder

völlig in Gang zu bringen. Von den vier Systemen, mit denen sonst die Füllung erfolgt, waren zwei noch eingefroren, dazu gesellte sich der Bruch eines Ventilators, dessen Wiederherstellung ebenfalls geraume Zeit forderte. Der Wasserstoff drang daher so langsam in die Hülle unsers „Ernst" ein, daß er nur ganz unmerklich an Körperfülle gewann, obwohl von der Leitung des Werkes alles geschah, um es zu beschleunigen. Auch nimmt ein Ballon im Winter eine viel größere Gasmenge in sich auf, da sich dieses in der Kälte zusammenzieht. Der bei wärmerer Temperatur 680 Kubikmeter fassende „Ernst" verschlang jetzt ungefähr 800 Kubikmeter, und wir wiegten uns schon in der Hoffnung auf sechzehn Sack Ballast.

Endlich am Nachmittag gegen vier Uhr, als die frühe Dämmerung hereinbrach, war die Füllung beendet. Was nun tun? Eine Fahrt in die sechzehn Stunden lange Winternacht hinaus, die uns günstigenfalls nichts weiter geboten hätte als über Wolkenmassen den Anblick des Vollmonds zu genießen und dann voraussichtlich noch in der Dunkelheit bei eintretendem Ballastmangel aus den Wolken gefallen landen zu müssen, ohne uns den Platz aussuchen zu können, vielleicht in tief verschneiter einsamer Gebirgsgegend oder mitten in einer bevölkerten Ortschaft, auf einem See, oder wo sonst die Umstände es gerade fügen würden, das erschien wenig verlockend und auch nicht unbedenklich, da wir die Eigentümlichkeiten einer Winterfahrt bis dahin überhaupt noch nicht kannten. Erst wenige Tage zuvor hatte sich ein glücklicherweise ohne schlimme Folgen gebliebner Unfall ereignet, der zu andrer Zeit nicht denkbar gewesen wäre. Als am 17. Dezember abends gegen zehn Uhr der „Ernst" zu einer Nachtfahrt aufstieg, entging es dem Führer in der Dunkelheit, daß sich infolge Festfrierens der Aufzugleine der Ansatz nicht geöffnet hatte, was ein Platzen des Ballons zur Folge haben kann. Man versuchte sofort während der Fahrt das Versehen wieder gut zu machen, durch das Zerren aber an der Leine wurde die Reißbahn gelöst; der



Mit Meyers Aristostigmat. Photogr. Reichel

Ballonfüllung im Schnee bei Bitterfeld. S. 152.



Mit Meyers Aristostigmat. Photogr. Reichel

Afra-Dörfer im Schnee aus 1100 m Höhe. S. 163.



so aufgerissene Ballon fiel kaum 5 Kilometer von Bitterfeld entfernt auf einen Wald herab und blieb oben auf den Zweigen einer etwa hundertundfünfzigjährigen Eiche hängen. Während die Korbinsassen, um nicht die kalte Nacht auf ihrer luftigen Höhe zubringen zu müssen, sich am Schlepptau hinabließen, konnte „Ernst" erst am nächsten Morgen durch Fällen des Baumes befreit werden. So hatte dieser Fall gezeigt, daß im Winter noch mit besondern Zufälligkeiten gerechnet werden muß, denen bei Tageslicht leichter begegnet werden kann als in der Nacht. Wir beschlossen darum, erst am nächsten Morgen, Sonntag, den 30. Dezember, zu fahren.

Der gefüllte Ballon wurde nach einer Sandgrube geschafft und dort für die Nacht verankert. Unsre kleinen Sandsäcke zu fünfzehn Kilo reichten dazu nicht aus, so wurden einige Scheffelsäcke mit Sand gefüllt und an den Auslaufleinen befestigt. Damit war es „Ernst" unmöglich gemacht, seinen Jugendstreich,*) eine Freifahrt in des Wortes kühnster Bedeutung, zu wiederholen. Außerdem wurde ihm zu seiner Beaufsichtigung eine Wache beigegeben. Wir waren sehr mißmutig wegen dieses Zeitverlustes. Daheim warteten unser angefangne dringliche Arbeiten; die um die Jahreswende so gehäuften notariellen Geschäfte harrten der Erledigung, und Heilungsuchende in Klinik und Sprechstunde mußten nun einen Tag länger ihren Arzt entbehren. Den Abend verbrachten wir in Halle. Das Theater lockte mit dem Fliegenden Holländer, jedoch Stimmung und Aufnahmefähigkeit reichten nur für das „Husarenfieber" aus. Aber man sollte eben nie verdrießlich werden, wenn einmal etwas schief geht, wer weiß, wozu es gut ist! Und umgekehrt: wir sehnen und hoffen, und das ersehnte Glück wird uns errungen zur Last. Ohne die am Sonnabend erlebte Enttäuschung wäre uns das unverhoffte Sonntagsglück nicht zuteil geworden.

*) Vgl. S. 176f.

Obwohl der Ballon fest zugebunden war, hatte er doch in der Nacht von seinem Gasinhalt verloren, darum begann früh vier Uhr das Nachfüllen. Um sieben Uhr bestiegen wir den Korb. „Achtung — Anlüften!“ Einer der sechzehn Säcke nach dem andern mußte herausgegeben werden, „Ernst“ rührt sich nicht vom Flecke. Erst als auch der letzte heraus war, schleifte der Ballon ein wenig am Boden hin. Die von Hülle, Leinen und Korb während der Nacht aufgenommne Feuchtigkeit war fest gefroren, Schnee und Reif als weitere Last hinzu gekommen. Da, beim „Festhalten!“ ein lautes Rauschen über uns, eine Schneelawine stürzte herab. Das war ein willkommner Fingerzeig. Sechsmal lasse ich anlüften und wieder festhalten, bei jedem neuen Aufstoßen des Korbes fällt wieder eine Schneelast zu Boden.

Sieben Uhr fünfzehn Minuten schwebten wir mit fünf Sack Ballast in östlicher Richtung glücklich ab, noch in völliger Dunkelheit und dichtem Nebel. Das Thermometer zeigte minus 6 Grad Celsius. Auf zwanzig und mehr Grad Kälte in höhern Schichten waren wir gefaßt und dementsprechend gekleidet, abenteuerlich genug, nicht etwa in schwere Pelze, sondern vom Kopf bis zu den Füßen in leichte, aber warme Hüllen gesteckt, die Knie noch besonders mit Binden umwickelt; am Boden des Korbes hatten wir über dem Verpackungsplan ein Bund Heu ausgebreitet. So fühlten wir uns, obwohl kalte Wolken uns aufnahmen, und das Thermometer beim Steigen des Ballons um einige Grad sank, dennoch mollig warm, jeder Luftzug hörte ja auf. Die Erde entzog sich unsern Blicken und blieb uns verborgen, auch als es zu dämmern begann und die elektrische Taschenlampe entbehrlich wurde. Um acht Uhr und dann wieder eine halbe Stunde später läuteten die Kirchenglocken dicht unter uns; welche Ortschaften mochten es wohl sein? Unser Korb glitt nahe über einen ziemlich hoch gelegnen großen Wald, der durch den wallenden Nebel schattenhaft sichtbar wurde, der Wind rauschte durch seine vereisten Wipfel. Wir erhoben uns

auf 300 Meter, um eine Berührung zu vermeiden und aus den grauen, wogenden Massen herauszukommen; über uns klärte sich der Himmel.

Wiederholt hatten wir es versucht, uns mit Leuten in den überflogenen Ansiedlungen zu verständigen. Aber schon unter gewöhnlichen Verhältnissen denkt ein Mensch, wenn er angerufen wird, zuletzt daran, nach oben zu blicken; daß nun gar in den Wolken über ihm der Anrufende verborgen sein könne, kommt ihm vollends nicht in den Sinn. Um neun Uhr hörten wir Hundegebell und ganz deutlich auch Menschenstimmen wieder unter uns. „Hallo! Hier Luftballon! Wie heißt der Ort?“ Der uns zugerufne Name klang wie Radau oder Radaune, wir wußten nichts damit anzufangen. Als nächste Stadt aber wurde uns Torgau bezeichnet. Da dies 55 Kilometer östlich von Bitterfeld liegt, hätten wir ungefähr 28 Kilometer in der Stunde zurückgelegt. Danach dürfte bei Einbruch der Dunkelheit die Gegend zwischen Görlitz und Bunzlau, etwa Kohlfurt erreicht werden.

Die Sonne kommt zum Vorschein, aber es wird ihr schwer gemacht, die mächtigen Stratus- und Kumulusschichten zu durchdringen, die sich auf dem nach allen Seiten bis zum Horizont reichenden eintönigen, nach oben zu glatt abgeschnittnen Wolkenmeer immer höher aufbauen. Unser Fahrzeug gleicht in seinem Aussehen den zur Winterzeit in die russischen Ostseehäfen einlaufenden Schiffen: in allen seinen Teilen ist es mit Eis und Reif überzogen, der Ballon mit dem Netz, der Ring mit seinen Leinen nach oben und nach unten, ebenso der Korb; jeder Sonnenstrahl läßt es erglitzern. Die Temperatur schwankt während der ganzen Fahrt zwischen 5 und 10 Grad Kälte, allerdings sind diese Angaben, da wir nur ein Thermometer, kein Aspirationspsychrometer mit uns führen, nicht unbedingt zuverlässig. Jedenfalls ist es kalt genug, daß die Tinte im Barographen einfriert. Nur immer, wenn wir sie künstlich aufgetaut haben, zeichnet die Feder für kurze Zeit eine schwache Linie. Um so

aufmerksamer muß das Barometer und das außerhalb des Korbes angebrachte Vertikalanemoskop beobachtet werden.

Je höher die Sonne steigt, desto mehr beginnt auch das Wolkenmeer eigentümliche Reize zu zeigen. Es erscheint nicht so gleichmäßig weiß wie bisher, sondern wo einzelne Wellen hervorragen, breiten sich über die hinter ihnen liegenden Flächen feine Schatten in zartem, duftigem Blau, und durch das Heraustreten einzelner Gebilde gewinnt es an Mannigfaltigkeit. Auch beobachten wir seltsame Wölbungen, als wiederholten sie einige hundert Meter höher die Formen von ihnen bedeckter Hügel, und talartige Einsenkungen, aus denen wir nach den allerdings noch bestrittnen Untersuchungen des Physikers Freiherrn Konrad von Bassus in München auf Flußläufe schließen möchten.

Punkt zehn Uhr dringt wieder Glockengeläut an unser Ohr, diesmal sind es volle, tiefe Klänge, es muß eine Stadt sein, die unter uns liegt. Auf dem Dorfe tönen die Glocken heller, auch geht man da nicht erst um zehn Uhr in die Kirche. Der Himmel ist klarblau geworden, und schöner als je leuchtet uns von den Wolken riesengroß und breit das Oval der Aureole entgegen, die farbenprächtig das Schattenbild unsers Fahrzeuges in beträchtlichem Abstand umgibt, während sich ein schmaler Saum in denselben Regenbogenfarben seinen einzelnen Gliedern anschmiegt. Die Eiskruste auf der Ballonhülle schmilzt unter den Strahlen der Sonne und fällt, soweit nicht die auf der untern Halbkugel des Ballons aufgeklebte Regentraufe sie aufnimmt, in Tropfen auf uns nieder. Der Perkalstoff bekommt nasse Flecken, aber auch sie werden von der Sonne wieder herausgezogen. Der Füllansatz, dessen durch die Zusammenschnürung entstandne Falten auch nach ihrer Befreiung von der Leine steifgefroren verblieben waren, hat sich weit geöffnet und ermöglicht es, zu erkennen, daß Ventil- und Reißleine im Innern des Ballons klar herabhängen. Das ist die Zeit, in der es für den Ballonführer so gut wie nichts zu tun gibt. Dadurch, daß der in Ge-

stalt von Schnee und Eis mitgenommne Ballast allmählich auftaut und sich verflüchtigt, steigen wir gleichmäßig höher, bis wir unser heutiges Maximum von 1500 Metern erreichen.

Die Sonne wirkt so wohltätig auf uns wie an einem Sommertage, die warme Kleidung wird uns lästig, wir müssen die Mäntel ablegen und namentlich leichtere Kopfbedeckungen aufsetzen. Nur über kalte Füße klagen meine Reisegefährten, aber da weiß unser Ballonarzt Dr. Weißwange, mein Schüler und Pflegebefohlner einst zu St. Augustin, guten Rat: sie setzen sich auf den Korbrand, die Füße nach außen, und lassen sie sich von der Sonne wärmen. Das war um dieselbe Zeit, wo da unten vielleicht mancher seine Füße an den Kachelofen hielt, denn unter den Wolken war es, wie wir nachträglich erfuhren, den ganzen Tag bei 9 bis 11 Grad Kälte unfreundlich, trüb und rauh. Uns versetzt der wonnige Sonnenschein in heitere Stimmung, und das mitgenommne kräftige Frühstück, das wir uns jetzt schmecken lassen, erhöht sie. Der Tee in unsern von der Thermosgesellschaft in Berlin bezognen Flaschen ist so heiß geblieben, daß wir den gefüllten Becher nicht in der Hand halten können und seinen Inhalt erst durch Zugießen von etwas kaltem Rotwein genießbar machen müssen.

Um zwölf Uhr entstehen mehrere kleine, bald auch größere Risse in den Wolken. In einiger Entfernung von uns sehen wir eine Stadt am Fuße einer bewaldeten Hügelreihe, in unsrer Nähe an einem Bach ein Dorf, auf das eine Pappelallee zuführt. Immer neue Einzelheiten entdeckt das Auge, oft freilich sind sie schwer herauszufinden, da die leuchtend weißen Wolken und der glänzende Schnee, der die Landschaft überall bedeckt und die Merkmale verwischt, sich wenig voneinander unterscheiden, und weil sich plötzlich wieder Nebel zwischen uns und die erschauten Bilder schieben. Eine Windmühle, deren Flügel sich lebhaft drehen, läßt uns nach dem Stande der Sonne mit Hilfe des Kompasses endlich auch unsre Flugrichtung feststellen, angenommen nämlich, daß die Strömung in

unsrer höhern Luftschicht die gleiche ist wie über dem Erdboden. Wenn dies zutrifft, so werden wir nach Südosten getragen. Wo wir uns aber jetzt befinden, bleibt uns noch unergründlich, da jedes Kennzeichen dafür fehlt.

Endlich 12 Uhr 35 Minuten erblicken wir mit wachsender Erregung bald da, bald dort Teile eines breiten Stromes mit Treibeis, sie fügen sich rasch zu großen Sförmigen Windungen zusammen, ebenso schnell verschwinden sie aber auch wieder, und das Auge müht sich vergebens, ihre Spur wieder zu finden. Auch da, wo noch ein Stück Landschaft frei geblieben ist, bietet sich kein Anhalt, überdies verschwimmen Wolken und Schneeflächen schimmernd ineinander. Haben wir im allgemeinen die anfängliche Richtung beibehalten, so müßte der Fluß die Oder sein, die Geschwindigkeit wäre dann allerdings später wesentlich größer geworden. Aber die Oder sieht anders aus, wir kennen sie von unserm Fluge nach Rußland, sie ist durch Buhnen, die von beiden Ufern vorspringen, reguliert, das ist hier nicht der Fall. Auch das Gelände stimmt nicht, es bietet zu viel Abwechslung, zu viel Höhenunterschiede, und in seiner Lieblichkeit heimelt es uns unwillkürlich an. Sollten wir in der Tat über sächsischen Fluren schweben, sollte der Fluß die Elbe sein? Aber wie wäre das möglich? Um neun Uhr schon waren wir an der Elbe, und nun sollten wir's wieder sein? Wo wären wir dann in der Zwischenzeit gewesen?

Aufs neue tritt flüchtig ein nach Nordosten geöffneter Bogen des Stromes hervor, eine größere Stadt liegt auf der uns zugewandten Seite, vier Eisenbahnlinien, von denen eine den Fluß überbrückt, treffen bei ihr zusammen. Immer anmutiger wird die Landschaft, die weiße Schneepackung läßt ihre schwellenden Formen deutlich hervortreten, flache Kuppen, dicht beieinander, nur eine davon, die schon weit hinter uns liegt, mit Wald bestanden, viel kleine Ortschaften dazwischen gestreut. Die Straßen, die sie verbinden, sind, soweit nicht Baumreihen sie einfassen, kaum wahrnehmbar, alles einfarbig weiß, und doch ein

entzückendes Bild. Die Krümmungen der Wege und leichte Schatten auf der Schneefläche bestätigen uns, daß es ein Hügelland ist, das wir überfliegen.

Von Norden her vernehmen wir das Geräusch eines Zuges, jetzt kommt er selbst in unsern Gesichtskreis. Wo er vorüber ist, erkennen wir seine Spur; vor ihm können wir sie nur ahnen, die Maschine arbeitet sich also mit einem Schneepflug durch die frisch gefallnen weißen Massen. An einigen Dörfern vorüber fährt er nach Süden. Gerade zur rechten Zeit teilen sich auch vor uns die Wolken und machen den Blick frei auf ein altes Städtchen mit krummen Gassen, auf dem trapezförmigen Markte steht das Rathaus, auf einem kleineren Platze daneben eine dreispitzige gotische Kirche. Fabriken und in einiger Entfernung größere Güter umgeben den Ort, eine Reihe von fünf Schlitten, offenbar mit Sonntagsausflüglern, bewegt sich auf der einen Bach begleitenden Landstraße nach Osten dem Strome zu. Der Bahnzug windet sich steigend im Bogen um die Stadt herum, fast scheint es, als wollte er vorüberfahren, erst am äußersten Südende hält er. Es ist 1 Uhr 50 Minuten, das wird uns mit Hilfe des Kursbuches den Ort bestimmen lassen. Wir folgen dem Zuge und fliegen über den Bahnhof hinweg, während die Lokomotive den Zug verläßt und Güterwagen herbeiholt. Die Bahnhofsgebäude zeichnen wir mit einigen Strichen ins Notizbuch, um daran einen weitern Anhalt zu besitzen. Nach fünf Minuten setzt sich der Zug wieder in Bewegung und fährt, immer aufwärts sich quälend, an einer Ortschaft vorüber, bei der nächsten hält er zum zweitenmal.

Die Wolken fliehen nach allen Seiten auseinander. Das Flußtal liegt in weiter Ausdehnung östlich von unsrer Fahrtlinie, kleine Nebentäler senken sich ihm zu, ihre entlaubten und teilweise schneefreien Bäume heben sie scharf ab von den weißen Hochflächen, in die sie einschneiden, und lassen die feinen Verästelungen der Talgründe erkennen, ein Riesenrelief von wunderbarer Schön-

heit. Und jetzt, 2 Uhr 15 Minuten, im Südosten eine ansehnliche Stadt zu beiden Ufern des Stromes, die durch zwei Brücken verbunden sind. Eine schnurgerade Straße führt von ihr ostwärts über weite Schneefelder nach großen, ziemlich steil, wenn auch nicht hoch sich erhebenden Waldungen, aus denen kleine Seen hervorschauen. Der Wind treibt uns gerade auf die Stadt zu. Eine zweigipflige Akropolis tritt aus ihr hervor: links, von hohen Gebäuden umgeben ein noch höheres seltsames dunkles Rechteck, rechts ein niedrigeres, langgestrecktes helles Gebäude, scheinbar ohne Dach.

Ein größerer Jubel ist kaum je aus einem Ballonkorb in die Atmosphäre erklungen als bei dieser Wahrnehmung. Denn nun mit einemmal ist alles klar, das dunkle Rechteck ist das wettergeschwärzte Domgerüst über der Albrechtsburg, das helle dachlose Gebäude die Fürsten- und Landesschule St. Afra, die Stadt zu ihren Füßen Meißen. Im Geiste steigen die ehrwürdigen Gestalten meiner hochgelehrten Vorgänger im Rektorate aus dem ersten Jahrhundert der Schulgeschichte von Vulpius und Fabricius an vor mir auf, sie schütteln bedenklich das Haupt, daß ihr Nachfolger es wagt, zwei ehemalige Zöglinge der Landesschulen, einen Afraner und einen Grimmenser, auf Faustischem Gefährt an der geweihten Stätte vorüberzuführen. Nein, grollt ihm nicht und seht ihn von den Wänden des Synodalzimmers herab künftig nicht noch ernster und strenger an als bisher schon. Die Zeiten und die Menschen mit ihnen sind andre geworden. Was hat allein das neunzehnte Jahrhundert uns alles gebracht, worüber ihr nicht minder staunen würdet. Eins weiß ich gewiß: wäret ihr jetzt bei mir im Korbe

> Und schautet ihr in ungemeßnen Weiten
> Die Reiche der Welt und ihre Herrlichkeiten

und mitten darin das euch anvertraute Kleinod, ihr würdet aufjauchzen mit mir und dann wohl in schwungvollen lateinischen Versen die Güte des Allmächtigen preisen, der euch die Gnade dieses Anblicks zuteil werden ließ.



Mit Meyers Aristostigmat. Photogr. Reichel

Meißen im Sommer aufgenommen aus 240 m Höhe (über der Ostsee, wie auch die anderen Höhenangaben zu verstehen sind). S. 161.





Mit Meyers Aristostigmat. Photogr. Reichel

Meißen, Triebischtal und Plossen aus 240 m Höhe. S. 161.
Sommeraufnahme.



Mit Meyers Aristostigmat. Photogr. Reichel

Meißen und das Spaargebirge aus 240 m Höhe. S. 161.
Sommeraufnahme.



Jede neue Entdeckung wird mit lauter Freude begrüßt. Da ist der „höckrige“ Turm des Domes und der Bischofsturm, dicht bei der Fürstenschule die Afrakirche, vor ihnen der große Schulgarten mit seinen beiden Spielplätzen, dort der Plossen, an dem die Wege des Stadtparkes und der Goldgrund sich emporwinden, von der idyllischen, durch Ludwig Richter so bekannt gewordnen Martinskapelle bis zum Katharinenhofe mit seinem schönen Park, dazwischen Landhaus an Landhaus, unter ihnen auch das unsers Reisegefährten, des Rechtsanwalts Dr. Reichel, der von den Seinen durch langwehende Tücher begrüßt wird. Auf dem andern Elbufer das alte Cölln, dahinter die schon aus weiter Ferne von uns bemerkte schnurgerade Straße, die sogenannte Seelenachse nach Niederau und dem Moritzburger Walde, vorn über der Elbe auf dem Ratsweinberge, durch Lage und Größe auffallend, das eben im Bau vollendete Realgymnasium, für den Luftschiffer in Zukunft eins der Wahrzeichen Meißens, ferner der Bahnhof, die Johanniskirche mit ihrem schlanken Turm und von ihr stromaufwärts, nach allen Seiten scharf begrenzt, das kleine Spaargebirge von Fürsten- und Kalkberg an bis zur felsigen Poselspitze, für uns so recht erkennbar als der durch tektonische Vorgänge abgesprengte östliche Rest des erzgebirgischen Elbplateaus, durch das sich der Strom nach Aufgeben seines alten Laufes über Zaschendorf später durchgewühlt hat.

Über das Rauhental hinweg schwebend sehen wir vor uns die hoch und freigelegne kleine Schule von Questenberg. Ihr gegenüber im Tale der Triebisch macht sich unter den Häuserreihen des südwestlichen Stadtteiles durch ihren Umfang und ihre rechtwinklige Anlage die Königliche Porzellanmanufaktur bemerkbar, während sonst Meißen, wenigstens links der Elbe, infolge der Anpassung an das bergige Gelände nur wenig gerade Linien zeigt. Jetzt sind wir über der Stadt selbst, über der Lutherkirche und der Eisbahn vor dem Schützenhause. Dort wimmelt's wie von Ameisen immer im Kreise links herum zu den

Klängen der Musik. Unser Ballon ist bemerkt worden, die Schlittschuhläufer schwenken Tücher und Hüte und rufen uns zu. Wie ein Gebilde aus Eis — so berichtete man uns später —, wie ein leuchtender Kristall erscheint ihnen in den Strahlen der Nachmittagssonne unser noch immer schwach bereifter Ballon. Es ist schaurig kalt und zugig im Tale, man denkt mit Grausen an die Luftschiffer hoch da oben und wähnt sie zu Eiszapfen erstarrt. Das tief bis auf die Felsensohle eingeschnittene und sich immer mehr verengende Triebischtal und in ihm die Dresden–Döbeln–Leipziger Eisenbahn verfolgen wir mit unsern Blicken weit hinauf, wir überfliegen beide nahe der Hohen Eifer und schauen im Geiste auf dem Götterfelsen zu unsrer Rechten die afranische Schulgemeinde andächtig zu festlichem Gebete bei Sonnenaufgang um den Hebdomadar versammelt.

Wie seltsam, daß die ersten Punkte, die wir mit Sicherheit an diesem Tage bestimmen konnten, und die nun auch Rückschlüsse auf das vorher überflogne Gebiet ermöglichen, gerade der Meißner Dom und St. Afra sein mußten! Der Weg, den wir über den Wolken zurückgelegt hatten, dürfte danach folgender gewesen sein. Die anfänglich östliche Richtung ging, der so oft beobachteten Rechtsdrehung des Windes entsprechend, allmählich immer mehr in eine südöstliche über. Der Ort, dessen Namen man uns durch die Wolken zugerufen hatte, ohne daß wir ihn jedoch recht verstehen konnten, war Battauna nordöstlich von Eilenburg gewesen. Daß uns Torgau als die nächste Stadt bezeichnet wurde, hatte uns irre geführt. Der Wald, dessen Wipfel wir bald darauf fast streiften, war der Forst zwischen Doberschütz und Mokrehna. Die Elbe hatten wir nicht überflogen, überhaupt war die Geschwindigkeit geringer gewesen, als wir annahmen, durchschnittlich nur 15 Kilometer in der Stunde, eine mäßige Bewegung der Luft, wie sie an kalten Wintertagen gewöhnlich ist. Ohne es zu ahnen, flogen wir dann über Schildau, offenbar die Stadt mit dem tiefen Glockenge-

läute, und den Sitzenrodaer Forst, nahe bei Lausa über die preußisch-sächsische Grenze. Die Ortschaft, die wir beim ersten Zerreißen der Wolken am Fuße bewaldeter Hügel erblickten, war jedenfalls Laas. Dort war's, wo wir also ganz richtig an einer Windmühle unsre Fahrtlinie als nach Südosten gerichtet zu erkennen glaubten. Die Sförmigen Stromwindungen zeigten uns die Elbe bei Strehla, die Stadt an dem nach Nordosten gerichteten Bogen des Flusses mit den sich vereinigenden Bahnen war Riesa. Die von da nach Nossen führende Bahnlinie begleitete uns zur Linken, das alte krummstraßige und doch so anmutig gelegne Städtchen, bei dem wir sie kreuzten, war die in ihrer Anlage noch jetzt als solche erkennbare Wendengründung Lommatzsch, der Ort, wo der Zug zum zweitenmal hielt, das noch ältere Leuben. Das wellige Hügelland war die gesegnete Lommatzscher Pflege gewesen. Alsdann hatte ein wieder mehr von Westnordwesten kommender Wind uns über einige zur Afragemeinde gehörige Dörfer, unter denen wir nachträglich auf einer wohlgelungnen Ballonphotographie Sieglitz, Jesseritz und Neumohlis klar erkennen, nach Meißen getrieben. Unsre Windrichtung erklärt sich leicht aus der Wetterlage des Tages. Ein flaches Hoch hatte sich über Süddeutschland und dem östlichen Frankreich gebildet, ein zweites im Norden über Schweden und Norwegen, ein großes Tiefdruckgebiet befand sich im Osten über Rußland. Der Wind strömte von dem Hoch im Westen dem östlichen Tief zu, und das Hoch im Norden lenkte ihn in südöstlicher Richtung ab.

Daß auch der Ballonführer sich ganz dem Genusse des Schauens hingegeben hat, bestraft sich: es ist ihm entgangen, daß wir mehrere hundert Meter gefallen sind, Ohrensausen verrät ihm, daß es immer schneller abwärts geht. Durch ein reichliches Ballastopfer wird der Schaden wieder gut gemacht. Aus 600 Meter Höhe sehen wir nun in all die flachen Tälchen hinab, die sich oberhalb Meißens von der Elbe nach der hohen Wilsdruffer Straße heraufziehen und uns durch Ausflüge wohl vertraut sind,

in den Park von Siebeneichen mit seinem zweitürmigen Schloß, dem um einen länglichen Hof herum noch ein Flügelbau angefügt ist, in den Grund von Bockwen, in das liebliche Rehbocktal nach dem Totenhäuschen, nach Batzdorf und Reichenbach zu, in die Täler von Scharfenberg und Gauernitz, in das längste von ihnen, das Saubachtal von Constappel bis aufwärts nach Wilsdruff selbst, und endlich in den Tännichtgrund von Nieder- nach Oberwartha, an den sich wieder afranische Erinnerungen knüpfen.

Der Wind hätte uns eigentlich längst schon über die Elbe treiben müssen, aber was wir auf der Fahrt nach Spichern bei Main und Rhein erfuhren, wiederholt sich auch hier: der Luftstrom über dem Flusse läßt uns nicht hinüber und zwingt uns hart an seinem linken Ufer hin noch eine ganze Strecke aufwärts. So wird uns der Anblick der alten Elbschlösser Scharfenberg und Gauernitz nun ganz von oben zuteil. Wir blicken in ihre Höfe hinein, und wie an der Hand eines Grundrisses können wir ihre wagerechte Gliederung uns einprägen. Besonders fesselt uns durch seine größere Mannigfaltigkeit Gauernitz, das Besitztum des Prinzen Karl Ernst von Schönburg-Waldenburg, übrigens eines ehemaligen Afraner Fürstenschülers. Erst der große langgestreckte Hof des Rittergutes mit seinen Wirtschaftsgebäuden, dann zwischen ihm und dem Parke ein kleinerer, ziemlich quadratischer Hof mit einer Baumgruppe, den mehr als zur Hälfte auf drei Seiten das mit Turm und Renaissancegiebeln gezierte Schloß umgibt, während im übrigen niedrigere Gebäude mit einem Torhaus ihn einschließen.

Von all den Einzelheiten hinweg wendet sich das Auge der Betrachtung des ganzen weiten Elbtals zu. Mit solcher Klarheit wird die anziehende Oberflächengestaltung dieses Gebietes nur für den Luftschiffer wahrnehmbar. Zwei Hochflächen, im Südwesten die viel, aber flach gegliederte, nur mit Feldern bedeckte erzgebirgische und im Nordosten die geschlossnere, waldreiche Lausitzer Hochfläche, werden durch einen breiten Graben getrennt, den

die Elbe mit zwei seenartigen Erweiterungen, südöstlich nach Dresden, nordwestlich nach Meißen zu, einstmals ausgefüllt hat, bis sie die Pforte im Nordwesten erweiterte und durch Auswaschung ihr jetziges Bett in die Talsohle vertiefte. Die Ränder dieses Grabens nach der Lausitzer Seite zu sind uns noch nie so steil erschienen wie jetzt aus der Höhe, dazu steigert die Schneebedeckung ihren Gebirgscharakter. Als wir sie heute zunächst aus weiter Ferne erblickt hatten, erinnerten sie uns an die schroffen Abhänge des Elbsandsteingebirges, freilich sind sie dort beträchlich höher und bis an den Fluß heran reichend, hier mildert überdies eine vorgelagerte niedrige Terrasse, ehemalige Anhäufung von Küstensand, den Übergang zur Ebene. Dagegen zeigt die erzgebirgische Seite, das Meißner Hügelland, sanftere Böschungen, wie auf ihr überhaupt die ursprünglichen Unebenheiten des Granit-Syenit-Massivs durch Löß mehr ausgeglichen und abgerundet sind. Nur unmittelbar unter uns, an der engsten Stelle des großen Elbgrabens, bei Niederwartha, fällt auch dieses Plateau steil ab, da wo es von der weithin sichtbaren Kirche von Weistropp beherrscht wird.

Lassen uns die eben gemachten Wahrnehmungen auf gewaltige vorgeschichtliche Umformungen des Landes schließen, so ist ihm andrerseits deutlich der Stempel menschlicher Kultur aufgeprägt in dem Netz großer und kleiner Landstraßen, in den teils parallel zueinander verlaufenden, teils sich schneidenden und verzweigenden Eisenbahnen, durch die im Flusse angelegten Winterhäfen, in denen die Fahrzeuge vor Strömung und Treibeis geschützt liegen, in der an vielen Stellen zu bemerkenden Regelung des Stromlaufes durch feste Ufermauern, an denen die Schollen, sich scheuernd und berstend, abwärts gleiten, sodaß die früher so gefürchteten Eisversetzungen kaum noch möglich sind. Dazu reden die oft ohne Unterbrechung aneinandergereihten Ortschaften, Dörfer, die man für Städte halten könnte, von den günstigen Ansiedlungsbedingungen, die sich hier geboten haben.

Endlich kurz vor drei Uhr, etwas oberhalb der baumbestandnen Elbinsel von Kötitz, hinter der die freistehende neue Kirche von Coswig erscheint, zwischen Constappel und Naundorf kommen wir über den Strom, vor uns links Zitzschewig, rechts Kötzschenbroda, die Zielpunkte mancher früheren Wanderung, und die reichbebaute Lößnitz mit ihrem am „Paradies“ vorbeiführenden Grunde, die uns jetzt im Winterschmucke nicht weniger entzückt als im oft geschauten Blütenschnee des Frühlings und der bunten Farbenpracht des Herbstes. Landhäuser in den mannigfachsten Stilarten reihen sich eins ans andre, von malerischen Gartenanlagen umgeben, deren wundervolle Linien geschickte Landschaftsgärtner eigens für das Auge des Luftreisenden geschaffen zu haben scheinen, kurz alles verrät hier ebensosehr den Geschmak wie die Wohlhabenheit der Besitzer. Auch die Sektkellerei grüßt uns einladend. Oben aber auf dem alten Steilufer des Lausitzer Elbplateaus erheben sich mitten in Weinbergen moderne Schlösser und schloßartige Villen. Über die Friedensburg führt unser Flug uns unmittelbar hinweg. Die großen Windungen der Elbe erglänzen im goldigrötlichen Schimmer der tiefstehenden Sonne bis über Dresden hinaus, während dieses selbst von Großstadtdunst verschleiert ist. Zu unsrer Linken dehnt sich der Moritzburger Forst, zur Rechten die Dresdner Heide und der Friedewald, die Lungenflügel der sächsischen Haupt- und Residenzstadt.

Wieder sind wir tüchtig heruntergekommen, das Schlepptau berührt das höher gewordne Gelände. Dazu schiebt sich plötzlich eine Wolke zwischen uns und die Erde. Das könnte dumm werden. Auch die Bewohner von Wahnsdorf, das eben unter uns liegt, würden sich gewiß nicht gern von uns aufs Dach steigen lassen. Das Tau rasselt bedenklich über Gegenstände, die wir wegen des dichten Nebels unter uns doch nicht sehen können. Also Ballast geben! Rasch! Mehr, immer noch mehr! So, wir heben uns wieder, aber schneller und höher, als uns lieb ist, schon zeigt der Apparat wieder 600 Meter an.

Wieviel Sand haben wir noch? Kein Körnchen mehr! Wir waren mit dem letzten Sack etwas zu verschwenderisch umgegangen. Der Ballon strebt einem neuen Höhenmaximum zu. Das darf der Führer jetzt nicht mehr dulden, wir müssen schleunigst landen, und die waldfreie aufsteigende Höhe vor uns ist günstig dazu. Für den Notfall haben wir als Ballast ja noch den Verpackungsplan, unsre Mäntel, Reisetaschen, Lebensmittel und andres.

Vorsichtiges Manövrieren mit dem Ventil bringt uns der Erde näher, anfangs langsam, dann in hastigem Fall. Das Tau schleift durch Boxdorf, liebenswürdigerweise wie ein Schlitten immer auf der Straße hin. Nun ist kein Halten mehr. Achtung, Klimmzug! Das letzte Haus- und Gartengrundstück von Boxdorf ist eben überflogen, plumps sinkt der Korb nahe der Landstraße in den metertiefen Schnee wie in ein weiches Federbett. Die aufgerissene Hülle breitet sich auf der weißen Fläche aus, ihr oberer Teil über eine hohe Plankeneinfriedigung, deren Berührung wir also glücklich vermieden haben.

Drei Uhr zwanzig Minuten waren wir, drei Kilometer vom Nordwestende Dresdens, dem Wilden Mann, nach reichlich acht Stunden „sehr glatt“ gelandet, nur 140 Kilometer Luftlinie von Bitterfeld entfernt.

Schon eine halbe Stunde später waren Hülle und Korb kunstgerecht verpackt und samt uns selbst auf einem Schlitten verladen. Besser hätten wir's aber auch nicht treffen können: vor anderthalb Jahren im Sommer war fast an der gleichen Stelle ein Ballon niedergegangen, und dieselben freundlichen Landleute, die damals Hilfe geleistet hatten, waren auch heute an dem schönen Wintersonntagnachmittag schnell und willig zur Hand. Nach einer köstlichen Schlittenfahrt von zwanzig Minuten durch schneeglitzernden Wald und staunende Großstadtspaziergänger war die innere Stadt erreicht, und unser Ballondoktor konnte noch an demselben Abend seine Krankenbesuche wieder aufnehmen.

---

10. An der Spree aufwärts von der Mündung bis zur Quelle

Keine „Damenfahrt", aber mit Damen

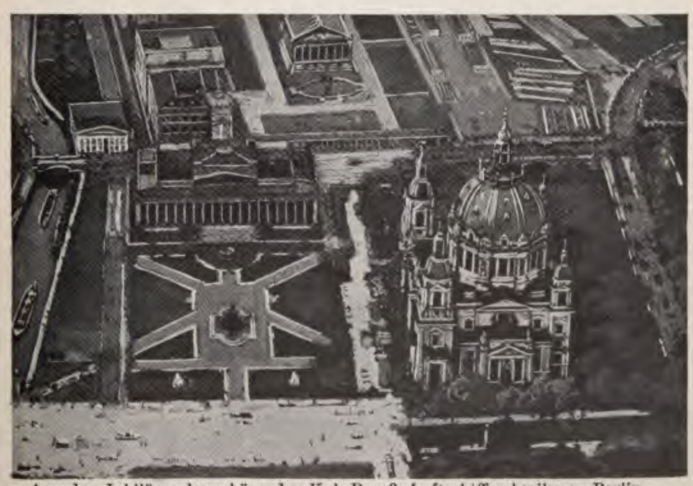
Der alte „Helmholtz", der schon bei der großen Wettfahrt im Oktober des vorhergehenden Jahres sich mit dem jüngern „Bezold" gemessen und unter dreizehn Mitbewerbern auch ihn geschlagen hatte, rüstete sich am 25. März 1907 unter der Führung Dr. Bröckelmanns, der von zwei andern Herren begleitet war, zu einer neuen Wettfahrt, diesmal aber ausschließlich mit seinem um 80 Kubikmeter größern Vereinsrivalen unter meiner Führung. Gern wären wir beide gleichzeitig aufgestiegen, dazu aber fehlte es in der Gasanstalt Tegel an genügendem Personal. So erhob sich der „Bezold" vormittags 9 Uhr 35 Minuten mit der bei vier Teilnehmern recht stattlichen Anzahl von vierzehn Sack Ballast, während der „Helmholtz" erst nach einer Stunde folgte.

Die Witterung war für eine Ballonfahrt so ungünstig wie nur möglich: abwechselnd strahlender Sonnenschein und starke Bewölkung des Himmels nahmen die Aufmerksamkeit des Führers vollkommen in Anspruch. Daher überlasse ich es gern einer meiner Reisegefährtinnen, Fräulein Margarete Grosse in Meißen, diese Fahrt zu schildern, und gebe ihre Aufzeichnungen im wesentlichen hier wieder. Manchem Leser, besonders mancher Leserin wird es willkommen sein, aus dem Munde einer Dame die Eindrücke ihrer ersten Luftreise zu vernehmen, und die Begeisterung, mit der sie berichtet, trägt vielleicht mit dazu bei, Vorurteile zu zerstreuen.



Mit Meyers Aristostigmat. Photogr. Reichel

Siegessäule, Siegesallee und Reichstagsgebäude aus 900 m Höhe. S. 169.



Aus der Jubiläumsbroschüre der Kgl. Preuß. Luftschifferabteilung, Berlin

Der Dom in Berlin aus 300 m Höhe. S. 170.



„Der Korb löst sich vom Boden, das Stimmengeschwirr verstummt, der Traum unsrer Kinderjahre erfüllt sich: wir schweben frei empor in den blauen Himmel und den goldnen Sonnenschein hinein. Stumm vor Glück stehn wir am Korbrand und blicken hinab auf die zurücksinkende Erde. Fort nun mit allem, was sonst den Geist träge macht, den Flug der Gedanken hemmt! Jetzt wollen wir in vollen Zügen genießen, was diese Fahrt uns Herrliches bietet.

Tief schon liegt unser Aufstiegsort mit dem Häuflein Menschen unter uns. Dahinter taucht ein glänzender Wasserspiegel auf, der Tegeler See, umsäumt vom Tegeler Forst und den Parkanlagen des Schlosses, das einst der Familie Humboldt gehörte, und weiterhin blinkt See an See, alle miteinander verschlungen durch das leuchtende Stromband der Havel. Weit und frei wie der Blick wird uns das Herz beim Schauen dieser sonnenbestrahlten Welt. Freilich geht es zum Kummer unsers Führers gar zu hastig aufwärts. Der Ballon verliert gleich von Anfang an zu viel von seiner Lebenskraft, wir merken's am starken Gasgeruch. Schon etwa 400 Meter hoch überfliegen wir die Jungfernheide. Mitten zwischen den weiten Waldungen, die wir überschauen, drängen sich die Häuser volkreicher Städte, im Seengebiete ist's Spandau, uns nähergelegen Charlottenburg. In 900 Meter Höhe schweben wir eine Viertelstunde nach der Abfahrt über dem Reichstagsgebäude und der Siegessäule.

Wie doch die äußern Werte zusammensinken, von hoch oben gesehen! Gestern noch haben wir von dieser Säule, schon aus recht ansehnlicher Höhe, auf das gewaltige Berlin hinabgeschaut. Heute liegt auch sie wie ein niedliches Kinderspielzeug unter uns. Von jenem kleinen, unscheinbaren Denkmal aber zwischen ihr und dem Reichstagsgebäude weht zu uns der Hauch eines Gedankens empor, der groß bleibt auch in dieser freien Höhe; ist's doch das Denkmal des Mannes, der einst mit eiserner Faust das Deutsche Reich geschmiedet hat. Auch

die Siegesallee wirkt von hier oben ganz anders. Unten geht man wohl achtlos an den Standbildern vorüber, gelangweilt von den vielen weißen Marmorgestalten. Von der Höhe gesehen aber spricht die Idee des Ganzen zu uns: es ist das Ruhmesdenkmal eines Landes, das sich unter der Leitung tatkräftiger Herrscher aus kleinen Anfängen durch die Jahrhunderte hindurch zu einem angesehenen Reiche entwickelt hat. Am Ende des Tiergartens trifft unser Blick einen kleinen Torbogen, das stolze Brandenburger Tor mit seiner Schadowschen Nike, die Preußens und damit Deutschlands tiefste Schmach an sich selbst erlebt hat und nun um so freudiger hinabschaut auf die Hauptstadt des neuen Deutschen Reichs. Von dem regen Fußgänger- und Wagenverkehr, der zwischen den dorischen Säulen des Tores hinflutet, von dem Menschenstrome, der »Unter den Linden« entlang wogt bis zu der dom- und schloßgeschmückten Spreeinsel, von dem hastigen Leben und Treiben in der Friedrichstraße und den andern Geschäftsstraßen spüren wir hier oben nichts, kaum daß uns dumpfes, verworrenes Geräusch daran gemahnt, daß wir über einer Weltstadt dahinschweben. Tief unter uns wölben sich jetzt die Hallen des Potsdamer und des Anhalter Bahnhofs. Über der Königgrätzer Straße ostwärts entlang nähern wir uns dem Vorstadtgebiete. 9 Uhr 55 Minuten überfliegen wir in 1130 Meter Höhe das Tempelhofer Feld. Wie es heute dort wimmelt von winzigen schwarzen Pünktchen! Truppen aller Waffengattungen sind auf der gelblichbraunen Fläche emsig bei friedlich kriegerischer Arbeit, geschlossen marschierend und ausgeschwärmt schießend, die Helme blitzen im Sonnenschein.

Nun bleibt die Großstadt hinter uns und verschwimmt im Dunste. Der Ballon schwebt den weiten Sandstrecken der Mark Brandenburg zu. Die von schmalen Rinnsalen durchzogenen Ländereien uns zur Rechten sind die für die Gesundheit Berlins so überaus wichtigen Rieselfelder. Von der berühmten Rüben- und sonstigen Gemüsekultur des Teltower Landes ist in dieser Jahreszeit noch nichts

zu sehen, in eintönigem Graubraun liegt der Boden unter uns. Aber eine Freude ist es doch, den Blick über das unter uns liegende Flachland schweifen zu lassen. Das ist die Ebene, in der 1813 die Franzosen gegen das von der Nordarmee gedeckte Berlin vorrückten, bis Bülow ihnen durch den glänzenden Sieg bei Großbeeren Einhalt gebot.

Schon nähern wir uns den ausgedehnten Heideflächen der Mark. Ringsum leuchtet es auf von Seen. An vielen Orten herrscht infolge der vorangegangnen Schneeschmelze im Gebirge und der bedeutenden Regengüsse der letzten Wochen große Überschwemmung; das erschwert die Orientierung. Erst später erkennen wir nach einer während der Fahrt aufgezeichneten Skizze einen See etwas zur Rechten unter uns als den Rangsdorfer See. Über die schnurgerade Bahnlinie, an der wir entlang fliegen, belehrt uns mit Hilfe des Kursbuches ein Zug, den wir 11 Uhr 36 Minuten auf der Fahrt nach Berlin beobachten: es ist die Bahn Berlin–Zossen–Elsterwerda–Dresden, unsre Richtung also ziemlich genau nach Südsüdosten.

Ein reizendes Bild bietet uns Wünsdorf: lieblich von der Sonne bestrahlt grüßt aus dem Grün des Kummersdorfer Forstes unfern der Kreuzung von Straße und Eisenbahn der kleine Ort zwischen zwei blinkenden Seen, an die sich in scharfem Winkel fünf kleinere Wasserspiegel reihen. Welchen Reiz verleihen doch diese Seen der sonst etwas einförmigen märkischen Landschaft! Kein Wunder, daß die Sage sie mit romantischem Zauber umwob, sie mit Nixen und andern Wassergeistern bevölkerte und prächtige Städte auf ihren Grund sinken ließ. Links von uns im Osten liegt, mit Inseln und Landzungen geschmückt, der große Teupitzer See. Eine der Halbinseln trug einst zur Zeit der ersten Hohenzollern in Brandenburg eine stolze Feste, die Burg der Schenken von Landsberg, eines Adelsgeschlechts, das mit den Quitzows verwandt war.

Die Fahrtkurve zeigt ein fortwährendes Auf und Ab: bald bringen Wolken zwischen uns und der Sonne den

Ballon zum Sinken, bald reißen ihn absteigende Luftströme einige hundert Meter mit sich hinab. Daraus erwächst dem Führer wie seinen »Gehilfen« viel Arbeit, und so ist die Zeit immer ausgefüllt mit dem Beobachten der Apparate, mit Notieren, mit Ballastauswerfen, Photographieren und der durch Kumuluswolken unter uns erschwerten Orientierung. Zu einem ruhigen Genießen kommen wir kaum; aber wir haben dafür die Genugtuung, unter erschwerenden Umständen eine anziehende Fahrt zu machen.

Wie vorhin Wünsdorf, so entzückt uns jetzt Jachzenbrück durch seine anmutige Lage am Kolziger See und bald darauf rechts an der Bahn das einst durch seine Glashütten berühmte Baruth mit Schloß und Kirche, links Radeland, anscheinend auf kleinem Hügel gelegen; denn die Felder und Wiesen strahlen sternartig von dem Dorfe nach allen Seiten aus. Die günstigen Minuten, während der Ballon steigt, werden zum Frühstücken benutzt. Dann wird über Golßen in 1600 Meter Höhe die Windgeschwindigkeit berechnet. 75 Kilometer sind wir nach reichlich zweistündiger Fahrt von Tegel entfernt, das gibt 10,5 Meter in der Sekunde. Die Wolken unter uns streichen anders als wir, mehr nach Osten, vielleicht abgelenkt durch die von Nordwesten nach Südosten sich erstreckenden Höhen des Flämings. Wenn wir mit ihnen trieben, wäre der den Berliner Luftschiffern ja so vertraute Spreewald auch unser Los!

»Ballast geben!« tönt's in unsre Betrachtungen. Wir sinken von 1750 Meter rasch auf 750 Meter hinab. Da erst gelingt es, den Fall abzufangen: der Ballon beginnt wieder zu steigen. Aber der Sturz ist nicht ohne Folgen geblieben, wir werden von unsrer bisherigen Richtung östlich abgetrieben. In der Nähe der Bahnlinie sehen wir noch den Nebenfluß der Spree, die Dahme, sich in vielen Windungen zwischen einigen Dörfern hinschlängeln, dann verlieren wir Bahnlinie und Fluß aus den Augen. Über und zwischen Wolken geht's südöstlich weiter in der Richtung auf das gleichfalls durch einen

Sieg Bülows über die Franzosen bekannte Luckau zu. Es ist kalt geworden, der wärmende Sonnenschein fehlt. Wird uns der Ballon unter diesen Umständen noch lange tragen können? Vielleicht steht die Landung eher bevor, als wir's glauben. Der Sicherheit halber wird um 12 Uhr das Schleppseil abgerollt; die Plätze werden uns angewiesen, wie wir sie bei der Landung einnehmen sollen, Klimmzug und Kniebeuge werden probiert.

Doch hat's zum Glück noch keine solche Eile. Der Ballon steigt noch immer. Nachdem Luckau vorüber ist, nehmen kurz nach 12 Uhr die Wolken uns auf; nichts als weißen Nebel sieht das Auge, wohin es schaut. Doch schon nach wenigen Minuten bricht von oben goldnes Leuchten durch den Nebel. Der Ballon hat die Wolken durchstoßen. Über uns der lichte, blaue Himmel, in der Ferne mit feinen, silbernen Cirruswölkchen geziert, unter uns bald Wolken, bald wieder ein Stück Erde. Sonnenlichter und Wolkenschatten gleiten über den bunten Ackerboden hin und rufen ein ewig wechselndes Farbenspiel hervor.

Im Norden taucht zwischen Wolkenballen ein größerer Ort auf, von dem viele Wege nach allen Seiten hin ausstrahlen; in der Tiefe schimmern ein paar Seen, darunter ein kleiner im Osten mit einer runden Insel. Einen ähnlichen See finden wir auf der Karte nur bei Döbern. Der Stern ist dann Kalau, wir sind also nach Südosten, etwas südlich vom Spreewalde, getrieben.

Die vor dem Sturze erreichte Höhe von 1750 Meter haben wir inzwischen längst wieder überschritten: seit $^1/_2$1 Uhr stehen wir 2000 Meter hoch. Damit hat der Ballon zu unsrer Freude endlich eine Gleichgewichtszone erreicht.

Es folgt nun für uns eine Zeit ruhigeren Genießens. Zum Sitzen kommen wir freilich auch jetzt kaum. Einmal ist die einzige Bank wenig geeignet dazu; dort ruhen Karten und Notizbücher, Gläser und Flaschen, photographische Platten und eine Kamera, ein leerer Sandsack und

eine noch halbvolle Tortenschachtel friedlich nebeneinander. Wer wollte mit rauher Hand das Stilleben zerstören? Und dann hindert uns im Sitzen der hohe Korbrand am Schauen.

Wir fliegen jetzt über die letzten Höhen des Niederen Flämings hin und haben somit in den höhern Luftschichten unsre frühere, mehr südliche Richtung wieder aufgenommen. $^1/_2$2 Uhr stehen wir direkt über Senftenberg, das wir schon längst an seinen sich kreuzenden Eisenbahnen, am Lauf der Schwarzen Elster und des Oberlandgrabens erkannt haben. Viele Fabriken, deren Signale halbverweht bis in unsre Stille herauftönen, kennzeichnen die Stadt. Zum größten Teile sind es Brikettfabriken, von denen die in den tertiären Erdschichten lagernden Braunkohlen verarbeitet werden, und Glashütten, veranlaßt durch den Reichtum der Gegend an Sand. Die weiten, gelben Strecken diluvialen Sandes drängen sich in dem Landschaftsbilde besonders auf, oft phantastische Formen, z. B. die einer Keule, zeigend.

Der Ballon beginnt wieder langsam zu steigen, bis zu dem Maximum von 2400 Metern. Die Temperatur ist stark gesunken. Ein Weinrest im Glase ist gefroren. Schon vor einer halben Stunde zeigte das Thermometer minus 6 Grad Celsius außerhalb des Korbes. Doch unsre warme Kleidung, die völlige Windstille und der Einfluß der Sonnenstrahlen lassen uns die Kälte nicht zu sehr empfinden. Was hat auch eine so kleine Unannehmlichkeit zu sagen gegenüber dem hohen Genusse, den die Fahrt bietet!

Prächtig sind die Wolkenbildungen ringsum. Nach allen Seiten hin liegen sie einige hundert Meter unter uns zu einer fast horizontalen Schicht zusammengeballt, ein unermeßliches, wogendes Meer, über dem unser Schifflein kühn dahinsegelt. Und dort fern im Süden zaubert uns die Phantasie gar unser geliebtes Hochgebirge vor Augen. Jener scharfe Wolkengrat, auf seiner Höhe silbern glänzend wie mit blinkendem Neuschnee bedeckt, links aber tief beschattet, einem senkrechten Felsabsturz ähnlich, gleicht täuschend dem Zugspitzgrate. Und dort die zackigen Gebilde könnten

wohl für die Wunderwelt der Dolomiten gelten. Fern am Rande aber flimmert silbern eine Kette von Schneebergen gleich den Tauern, von einem Berchtesgadner Gipfel aus gesehen.

Doch zurück, ihr in die Ferne schweifenden Gedanken! Wir schweben ja über norddeutschem Flachlande. Von unten schimmern gradlinig begrenzte Wasserflächen, die Teiche von Wiednitz, herauf. Noch etwa 3 Kilometer nur sind wir jetzt, $^3/_4$2 Uhr, von unserm Sachsenlande entfernt. Wir zählen die noch übrigen Sandsäcke: acht sind es, also noch über die Hälfte. Das ist ja herrlich! Schon wiegen wir uns in stolzen Hoffnungen, in einigen Stunden wird's über die sächsische Lausitz gehen, dann über den Kamm des Lausitzer Gebirges und tief ins Böhmerland hinein, wo erst die Dunkelheit uns zum Landen nötigen soll. Die sächsische Grenze ist überflogen. In der Tiefe liegen, teils smaragdgrün, teils metallisch in der Sonne glänzend, die Teiche von Weißig, von Deutsch-Baselitz, eine Stadt wird halb von Wolken verdeckt: der Geburtsort Lessings — Kamenz. Eine Neigung des Ballons zum Fallen wird durch Ballastauswerfen vereitelt. Freilich ist's eine harte Arbeit, denn der Sand, der nicht ganz trocken in die Sandsäcke geschaufelt wurde, ist hart gefroren.

Halb 3 Uhr liegt schon eins der langgestreckten Lausitzer Weberdörfer unter uns, Burkau. Der Bogen nach Norden, den die Bahnlinie von Kamenz nach Bischofswerda macht, ist unverkennbar. Unfern der Granitbrüche von Demitz kreuzen wir die Bahnstrecke Bischofswerda–Bautzen. Leider verhindern die vielen Wolken den Fernblick; gern hätte ich dem vieltürmigen „sächsischen Nürnberg", meinem lieben alten Budissin, einen Gruß aus den Lüften gesandt! Die Gegend ist doch viel reizvoller jetzt als vorhin über Brandenburg. Eine Fülle von Dörfern und Rittergütern überschauen wir mit einem Blick, slawische Rundlinge, deutsche Dörfer, lang aufgereiht an der Straße, wie z. B. Neukirch. Im Süden aber steigt das Gelände stark an zum Lausitzer Gebirge. Viel Schnee liegt noch in den Lichtungen

der Wälder. Die Temperatur ist noch mehr gesunken, bis auf 8 Grad Kälte.

An dem Gebirge stauen sich die Wolken, wir geraten tiefer hinein; einzelne Schneeflocken tanzen um unsern Korb, und — wir sinken. Rasch wird ein Sack Ballast entleert, ein zweiter, ein dritter, es hilft nichts, wir sinken weiter. 3 Uhr 5 Minuten sind nur drei Sack noch übrig, es geht also zu Ende mit der Fahrt. So schnell wie möglich wird alles Bewegliche in den Korbsitz verpackt, dann nehmen wir unsre Plätze ein, zur Landung bereit, wir Mitfahrenden an der Schlepptauseite, unser Führer an der Schleifseite. Einen flüchtigen Blick nur noch schenken wir unsrer Umgebung. Nach Norden zu liegt ein Dorf: Schirgiswalde mit seiner stattlichen katholischen Kirche, dahinter die Bautzner Berge, Mönchswalder, Thronberg, dann die alten wendischen Kultstätten Bileboh und Czerneboh, mir alle von manchem schönen Ausflug her vertraut. Im Südosten ragt ein seiner Gestalt nach vulkanischer, fast noch schneeweißer Berg empor, vielleicht der Phonolithkegel der Lausche.

Mit der Rundschau ist's nun vorbei, wir müssen alle Aufmerksamkeit der Landung zuwenden. Bedenklich tief fliegen wir über den Schieferdächern des langgestreckten Dorfes Taubenheim hin, dicht vorbei an den Herrenhäusern der Familie v. Nostitz-Jänkendorf und des Kultusministers v. Schlieben, in der Richtung des Spreetales aufwärts, der sächsisch-böhmischen Grenze parallel und über den kleinen Zipfel des Königreichs Böhmen bei Fugau hinweg. Auf den Straßen strömen die Leute zusammen, uns zurufend und winkend; Hühner und Gänse flattern erschrocken auf. Das Schlepptau, das ausgefasert ist, verfängt sich in einer Baumkrone eines Wäldchens. Ein heftiger Ruck des Korbes — jetzt ist's wieder los, und die Jagd geht weiter. Unter uns fährt ein Zug auf der Linie Bischofswerda–Zittau, unser Tau schwebt nur wenig darüber, gleich darauf hält der Zug auf dem Bahnhof Neusalza-Spremberg. Zweimal rasselt das Schlepptau funkenschlagend über die Drähte der Lichtleitung, die vom



Mit Meyers Aristostigmat. Photogr. Reichel

Wünsdorf in der Mark am gleichnamigen See aus 1350 m Höhe. S. 171.



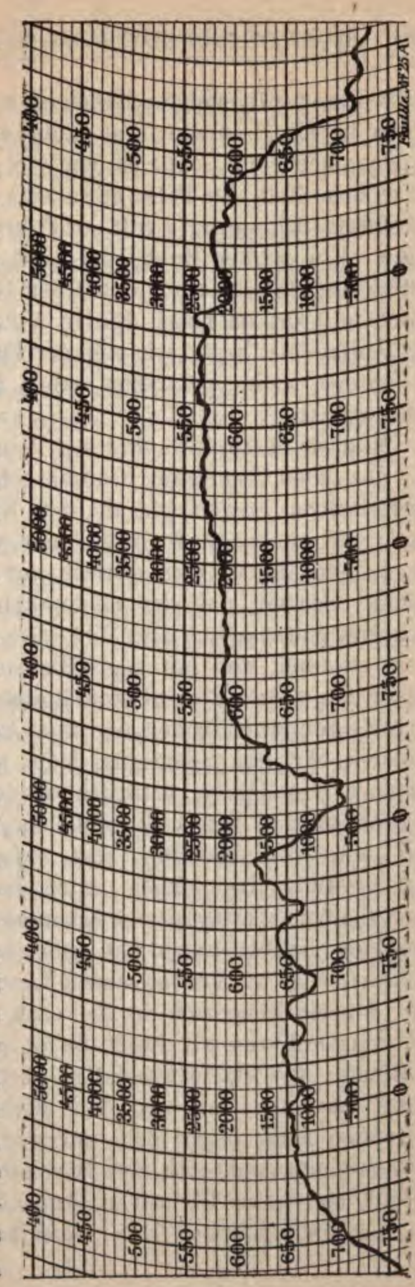
Mit Meyers Aristostigmat. Photogr. Reichel

Der Liehner See in Posen aus 400 m Höhe. S. 186.



Elektrizitätswerke Neusalza-Spremberg nach Georgswalde in Böhmen führt, dann gleitet es über die dünne Eisdecke der Teiche von Neu-Spremberg, auf die rauchende Esse einer Bleicherei zu, der Korb etwa in gleicher Höhe mit ihr. Wenn der Ballon der Esse zu nahe kommt, kann er in Flammen aufgehen! Doch schneller, als wir diesen Gedanken gedacht haben, sind wir schon daran vorbei.

Endlich ist der Weg frei; auf dem sanft ansteigenden Acker vor uns muß die Landung erfolgen. Das Ventil wird gezogen, damit der Ballon bis auf den Boden sinkt, aber es versagt den Dienst, drei bis vier Meter sausen wir auf dem Boden dahin, jeden Augenblick den Aufstoß erwartend. Schon haben wir die Höhe des Hügels erreicht; nun geht's



Fahrtkurve des Ballons Bezold am 25. März 1907

drüben am sanftgeneigten Boden hinunter. Ein Stück weiter unten ist ein Holzzaun; was dahinter ist, können wir nur ahnen, aber nicht sehn, da wir viel zu tief fliegen. Jetzt ist es hohe Zeit, der Fahrt gewaltsam ein Ende zu machen. »Achtung! Klimmzug!« ruft der Führer und zieht die Reißleine. Ein starker Ruck, der Korb ist aufgestoßen und stürzt um! Ich habe nur den einen Gedanken: Festhalten, geschehe, was da mag! Einige Meter weit schleifen wir am Boden, jetzt liegen wir still, der Führer pflichtschuldigst zu unterst, meine Schwester neben ihm, Dr. Reichel und ich darüber.

Mühsam kriechen wir aus dem Korbe, schälen uns aus der zähen Umarmung des unbeschreiblich schlammigen Ackerbodens, in den wir mit den Köpfen hineingefahren sind, und suchen uns einen Ausweg aus dem Gewirr all der Leinen, die zu dem entseelt vor uns liegenden Ballon leiten. Schade, daß der photographische Apparat außer Tätigkeit getreten ist! Das Bild wäre wohl des Abknipsens wert gewesen, und mit begreiflichem Ergötzen lasen wir später den stolzen Bericht einer Zeitung: »Dem Ballonkorbe entstiegen zwei Damen und zwei Herren.« Lachend betrachten wir uns gegenseitig, jedes hat seinen Denkzettel erhalten, den ärgsten natürlich wieder unser Führer, aber unversehrt sind wir doch geblieben, einige blaue Flecke und eine unbedeutende, nur anfangs etwas blutende Fleischwunde abgerechnet. Auch die Apparate sind, mit Ausnahme des zartbesaiteten Anemoskops, das die rauhe Behandlung nicht vertragen hat, unbeschädigt. Also doch eine »glatte«, wenn auch etwas scharfe Landung bei Oberfriedersdorf unweit Ebersbach in der sächsischen Lausitz. Erst hinterher erfahren wir durch die in Scharen herbeigeeilten Dorfleute, die uns wißbegierig, ehrfurchtsvoll und hilfsbereit umstehen, daß wir einer wirklichen Gefahr knapp entronnen sind: hinter dem nur wenige Meter entfernten Schneeschutz senkt sich eine Böschung steil zum Bahneinschnitt, auf dessen Gleisen im Augenblick unsrer Landung ein Zug dahergebraust kam, derselbe, den wir vorher in

den Bahnhof Neusalza-Spremberg hatten einfahren sehn. Aber überstandne Gefahr hat ja einen besondern Reiz, und so sind wir denn stolz, keine »Damenlandung« gehabt zu haben.

Und auch mit der Länge der Fahrt können wir zufrieden sein: genau sechs Stunden sind wir gefahren und haben von der Mündung der Spree bis zu ihren Quellen, die sich von sächsischer und von böhmischer Seite kommend bei Ebersbach vereinigen, 192 Kilometer in der Luftlinie, in Wirklichkeit 210 Kilometer zurückgelegt."

Die Landung in Oberfriedersdorf war die schwierigste von allen bei den hier geschilderten fünfzehn Fahrten, sie stand auf der Grenze zwischen „glatt" und — „glücklich". Unsre beiden jungen Damen zeigten auch nicht einen Augenblick eine Spur von Ängstlichkeit; im Gegenteil, daß so ein bißchen Gefahr dabei war, schien ihnen die Freude an der Fahrt nur zu erhöhen, hatten sie doch bei kühnen Bergbesteigungen schon viel größern Mut zu zeigen Gelegenheit gehabt.

Daß der Führer, durch seine federgewandte Begleiterin der Mühe des Aufzeichnens enthoben, sich ganz der Ballonführung hingeben konnte, belohnte sich reichlich durch die trotz aller Ungunst der Witterung recht ansehnliche Dauer der Fahrt. Der „Helmholtz", dessen Führer nicht in derselben glücklichen Lage war, legte nur den fünften Teil unsrer Fahrtlinie zurück. Nach zweimaligem jähem Sturz aus beträchtlicher Höhe war er schon bei Königswusterhausen angesichts der Dahmeseen zur Landung genötigt.

---

11. Von Bitterfeld nach Pomerellen

Eine lange und weite Fahrt war geplant, deshalb wählten wir den größten Ballon des Berliner Vereins, den 1380 Kubikmeter umfassenden Bezold und ließen ihn in Bitterfeld mit Wasserstoff füllen. Ein flotter Nordwest hatte den Tag über geweht und uns auf einen Flug über Böhmen weit nach Ungarn hinein hoffen lassen. Alle sonstigen Bedingungen dafür waren ja vorhanden: 951 Kilogramm Auftrieb gegen 537 Kilogramm bei Leuchtgasfüllung und reichliche Lebensmittel für zwei Tage. Auch die meteorologische Abteilung des Physikalischen Vereins in Frankfurt am Main, die neuerdings die Fahrten des Berliner Vereins wissenschaftlich bearbeitet und uns ihre Auffassung von der Wetterlage telegraphisch mitteilte, rechnete mit dieser Möglichkeit: zunächst nach Südost etwa 40 Kilometer die Stunde, dann mehr Südsüdost und abnehmende Geschwindigkeit. Und doch sollte sich auch diesmal wieder die alte Luftschiffererfahrung bestätigen: es kommt meist ganz anders, als man gedacht hat. Hätte die Abfahrt zur anfänglich festgesetzten Zeit, nach Eintritt der abendlichen Luftabkühlung erfolgen können, so wären wir vom Nordwest rasch über Sachsen und das Erzgebirge in Gebiete geführt worden, in denen nach Ausweis der Wetterkarte des folgenden Tages, des 18. Mai 1907, die Winde südöstliche Richtung beibehielten. Aber die Füllung des großen Ballons nahm zuviel Zeit in Anspruch. Als wir nachts 10 Uhr 40 Minuten aufstiegen, war der Wind träger geworden und trieb uns nach Osten, zum sechstenmal Richtung Spreewald, voraussichtlich wieder über unser altes, gutes Kottbus!

Unter klarem Sternenhimmel und im Scheine des ersten Mondviertels ging's bei 4 Grad Celsius über die Mulde, die Dübener Heide, die Elbe bei Pretzsch, über Löben auf einer Insel der vielgewundnen Schwarzen Elster, 12 Uhr 50 Minuten über Schloß Bollensdorf, das Besitztum eines Meißners, des Majors Freiherrn von Bischoffshausen, am Rande der zum Fläming gehörenden Dahmer Heide — in dem großen, waldumgebnen Körbaer Teiche südlich davon spiegelten sich die Sterne und beleuchteten ein Inselchen nahe am Ufer —, über Luckau, dessen innere Stadt mit Wall und Graben noch heute den Eindruck einer kleinen Feste macht, bei Lübbenau über die Spree und die Berlin–Görlitzer Bahn, östlich davon über die bekannten beiden Spreewalddörfer Lehde und Leipe. In der Ferne zur Rechten zeigt sich der Lichtschein einer größern Stadt, richtig Kottbus! Die Wasserfläche der zu einem großen Ganzen vereinigten vier Peitzer Seen, die bei der nächtlichen Fahrt im vorigen Sommer im Scheine des Vollmonds glänzten, schimmern nur matt wie blind gewordnes Spiegelglas, denn der Himmel hat sich bewölkt, aber die erste Morgendämmerung läßt sie uns doch deutlich wahrnehmen. Nördlich und östlich davon die dunkeln Riesenwaldungen von Tauer, Lieberose und Jänsch. Ein Kuckuck ist erwacht, und sein Rufen weckt die übrigen, sodaß die Wälder überall von ihren iambischen Terzen widerhallen. Bei Groß-Gastrose südwestlich vom hellerleuchteten Guben kreuzen wir die wasser- und inselreiche Neiße.

Bald nach 3 Uhr schon wird es hell. Dichte Forste und üppige Fluren wechseln unter uns. Über den Wellmitzer See mit einer Insel mitten drin nähern wir uns dem Jähnsdorfer See und den nach Norden vorgelagerten Ortschaften Jähnsdorf und Seedorf. Die Lage der beiden Orte und ihre Umgebung, die Biegung und Verzweigung der Straßen ist so ausgeprägt, daß wir ohne Schwierigkeit die Stelle auf der Karte finden. Gegen 5 Uhr ist bei Kunow und Tornow zwischen Wald und Luch der Bober erreicht.

Bis hierher hatten wir, meist nur wenige Kilometer nördlicher, genau dieselbe Strecke zurückgelegt wie auf unserm Fluge nach Rußland. Anfangs hatte die Wärmeausstrahlung des Gases die ruhige Bewegung unsers Ballons verhindert und uns während der ersten zwei Stunden zur Ausgabe von drei Sack Ballast genötigt, dann aber zeigte die sogenannte Fahrtkurve bis Sonnenaufgang (4 Uhr) eine fast schnurgerade wagerechte Linie, ohne daß wir ein Körnchen Sand verbrauchten, und 31 Sack hatten wir mitbekommen! Noch war also Aussicht auf eine außergewöhnlich weite Fahrt etwa über Warschau vorhanden. Barometer und Barograph erwiesen sich beide als unzuverlässig und mußten erst durch lange Bemühungen einigermaßen instand gesetzt werden. Dagegen arbeitete das in seiner Konstruktion wieder verbesserte Windrädchen (Vertikalanemoskop), auf das wir inzwischen allein angewiesen waren, ganz tadellos. Zum Schutz gegen jede Beeinflussung durch wagerechte Strömungen war es mit einem Zylinder umgeben worden. Auch die leiseste Bewegung nach oben oder unten wurde von ihm angezeigt und konnte sofort ausgeglichen werden. Vor allem aber ist damit noch ein weiterer Vorteil verbunden.

Wie die Strömungen des Wassers, so haben auch die der Luft ihre Wellenbewegung, ja es sind sogar sehr hohe Wellen hier oft zu bemerken, nur sind sie fürs Auge nicht wahrnehmbar. Befindet sich nun der Ballon auf der absteigenden Seite einer solchen Welle, so zeigen zwar Barometer und Barograph ein Sinken an, das Windrädchen aber rührt sich nicht. In diesem Falle wäre es zwecklose Ballastverschwendung, das Fahrzeug zu erleichtern. Wie die fallende Welle den mit ihr schwimmenden Ballon mit hinabgerissen hat, so wird ihn die nächste steigende Welle wieder emporbringen. Dasselbe, nur weniger zuverlässig, erreicht man auch durch Beobachtung einer feinen Flaumfeder, die man mittelst eines dünnen Seidenfadens an einem Stock befestigt zum Korbe heraushängt. Wenn sich der Ballon mit der umgebenden Luft im Gleich-

gewicht befindet, so bleibt die Feder, gleichviel ob die Strömung fällt oder steigt, ganz unbeweglich. Flattert sie dagegen nach oben, so ist das ein Beweis, daß der Ballon sein Gleichgewicht verloren hat und von der Strömung unabhängig sinkt. Auch ausgeworfne Papierschnitzel lassen eine Gleichgewichtslage erkennen, wenn sich der Korb mit ihnen in derselben Höhe hält.

Während der Nacht hatten wir mehr als sonst unter Müdigkeit zu leiden gehabt, einer wie der andre fiel für längere oder kürzere Zeit diesem Ruhebedürfnis zum Opfer, es mußte wohl der Einfluß der Frühlingsluft sein. Auch der Führer durfte sich gelegentlich ein Ausruhen gönnen, für seinen bewährten Reisegefährten, den Führeraspiranten Justizrat Dr. Reichel, war dies ja die Prüfungsfahrt, ihm konnte er also getrost die Führung des Ballons wiederholt überlassen. Dabei bereitete ein Gedanke uns viel Vergnügen. In Zeitungsberichten über Ballonfahrten pflegt die Bezeichnung „die kühnen Luftschiffer“ nie zu fehlen, und mancher, der es liest, denkt wohl mit geheimem Grausen an die Aufregung und Lebensgefahr, in der sie beständig schweben, und vergegenwärtigt sich ihre schreckensbleichen, angstverzerrten Gesichter. War nun wieder mal einer der Mitreisenden — oder auch gleich zwei auf einmal —, die Beine über Sandsäcke lang ausgestreckt, auf seinem Ecksitzchen in sanften Schlummer versunken und unterbrach die Stille der Nacht durch behagliche Töne, die man sonst wohl von bequemeren Lagerstätten her zu vernehmen gewöhnt ist, dann machten wir andern uns lachend gegenseitig auf den „kühnen Luftschiffer“ aufmerksam. Übrigens hatten wir, obwohl zu vieren, diesmal doch etwas mehr Platz. Es war der neuste und geräumigste Korb des Vereins, den wir mitgenommen hatten, innen sogar mit Plüsch ausgeschlagen, freilich auch etwas schwerer, doch kam es bei so reichlichem Auftrieb des Ballons auf ein paar Säcke Ballast weniger nicht an.

Tornow am Bober war sowohl auf der Fahrt nach Rußland als bei der heutigen der Punkt, bis zu dem wir

fast in gerader Linie nach Ostnordost getrieben wurden. Von hier bogen wir im August 1906 nach rechts ab an der Oder aufwärts nach dem Oberlauf der Warta, wie der Fluß in Rußland genannt wird, heute umgekehrt nach links in das Gebiet der untern deutschen Warthe und darüber hinaus. Der Wind war immer schwächer geworden: anfangs 36 Kilometer, dann 30, 25, jetzt nur noch 20 in der Stunde. Wir schweben über waldbedecktes Hügelland, meist dichte Laubwaldungen, unterbrochen von Rodungen mit kleinen freundlichen Ortschaften und ansehnlichen Bauerngütern, Liebtal mit Mühle, Treppeln am Fuße der nach ihm benannten „Berge", Plothow, Lansitz und Krampe. Südlich von uns erhebt sich das Gelände bis zu 200 Metern, das sind die Rebenhügel und Obstgärten von Grünberg, vor ihnen baut sich die alte Kreisstadt selbst auf als Mittelpunkt von acht radienförmig verlaufenden Straßen. Die Karte belehrt uns, daß dort die unbebaute Fläche östlich vom Bahnhof — „Säure" heißt, in einer durch ihren Weinbau berühmt gewordnen Gegend ein etwas unvorsichtig gewählter Name!

Jetzt weitet sich der Blick. Eine Landschaft, die an Großzügigkeit der Rheinebene bei Worms nur wenig nachsteht, bietet sich unsern Blicken dar, von den mächtigen Windungen der Oder durchzogen. Wo ihr Lauf von Osten nach Westen mehr gestreckt ist, setzen sich nach Süden zu, ganz wie dort beim Rhein, halbmondförmige Reste ihres verlassenen alten Flußbettes an, Werder und Weiher auch hier, nur lugen sie schimmernd aus Wäldern hervor. Auf die beinahe rechtwinklige Biegung des Flusses bei Gipstal fliegen wir zu. Dort endet die früher weiter aufwärts von uns beobachtete Oderregulierung mit ihren von beiden Seiten in den Fluß vorspringenden Buhnen. Am nördlichen Ufer zieht sich eine lange Kette von Weinbergen hin, die uns lebhaft an die Meißner Heimat erinnern. Dahinter auf dem flachen Plateau liegt eine Stadt, Züllichau.

Bei Tschicherzig westlich von dem erwähnten Knie erreichen wir früh 6 Uhr 15 Minuten in 400 Meter Höhe



Mit Meyers Aristostigmat. Photogr. Reichel

Groitzig am gleichnamigen See in Posen aus 500 m Höhe. S. 186.



Photogr. Millington Herrmann

Rittergut bei Neutomischel in Posen aus 1000 m Höhe. S. 186.



den breiten Strom, etwa 30 Kilometer nördlich von unsrer frühern Übergangsstelle bei Neusalz. Es ist eine geographisch höchst merkwürdige Stelle. Die rechtwinklige Biegung ist nur scheinbar, vielmehr mündete hier der obere Lauf der Oder als Nebenfluß in den mittlern Parallelzug des großen ostwestlichen norddeutschen Urstroms. Was der Scharfsinn des Gelehrten in zeitraubenden Studien mühsam ergründet hat, das liegt für das Auge des Luftschiffers sonnenklar zutage. Die steilabfallende nördliche Böschung mit ihren Weinbergen biegt nicht etwa, dem Laufe der Oder entsprechend, ebenfalls rechtwinklig nach Süden um, sondern setzt sich geradlinig nach Osten fort, das Bett des Urstroms aufwärts begleitend, das durch den schmalen Obrakanal und, etwa von Padligar an, durch die Faule Obra noch jetzt angedeutet wird. Es ist der Teil des Urstroms, der, im Osten mit der Warthe beginnend, bei Schrimm sich westwärts durch den Oderbruch zur Oder wandte, dann durch deren Flußtal bis oberhalb Frankfurt und den Friedrich-Wilhelm-Kanal, endlich durch die Spree über Berlin und die Havel bezeichnet wird, bis er sich bei deren Einmündung in die Elbe mit dem nördlichen Arme des Urstroms vereinigt.

Der Wind, der sich mehr und mehr verlangsamt, treibt uns gerade über dem Bette dieses Urstroms die Weinhügel entlang ostwärts und bietet uns so Gelegenheit, uns diese für die deutsche Heimatkunde so wichtige Stelle für immer einzuprägen. Das Auge wird hier überdies durch die auffallend schöne Färbung des Ackerbodens gefesselt: große schwarze Streifen schieben sich zwischen die verschieden abschattierten graubraunen Flächen ein. Der Himmel hat sich mit Stratokumuli bedeckt, bisweilen bricht die Sonne wärmend durch, dampfende Haufenwolken begrenzen rings in mäßiger Entfernung unsern Gesichtskreis und nehmen uns zeitweise in ihren feuchten Schoß auf, sodaß sich unsre Fahrtlinie recht unregelmäßig gestaltet.

Drei preußische Provinzen greifen hier ineinander. Bei Liebtal und Treppeln waren wir noch über branden-

burgischem Gebiete, bei Grünberg über schlesischem, bei Tschicherzig und Züllichau wieder über Brandenburg. Der Obrakanal führt uns nach der Provinz Posen, und es scheint zunächst, als sollten wir auf ihre Hauptstadt zutreiben. Aber auch darin täuschen wir uns. Es ist die Vorderseite eines Tiefdruckgebietes, auf der wir uns entlang bewegen, und da hier die Winde als Zyklone in umgekehrter Richtung des Uhrzeigers wehen, drehen wir uns allmählich immer weiter nach links, das heißt die östliche Richtung wird mehr und mehr zu einer nordöstlichen.

Eine Reihe von Seen beginnt sofort jenseits der Provinzengrenze, zunächst der Woynowoer und der Tuchalasee. Wir könnten glauben, der so oft überflogne Stern der Dahmeseen bei Schmöckwitz südöstlich von Berlin läge unter uns, auch die Waldumgebung stimmt dazu, nur sind die Verhältnisse hier viel zierlicher. Der Liehner und der Wonchabnoer See nördlich von Unruhstadt leiten dann über zu einer langen, sich von Süden nach Norden erstreckenden Kette großer Wasserbecken, die von der Obra gebildet werden, mit reicher Ufergliederung und mehreren Inseln, die Seen von Großdorf, Köbnitz, Groitzig, Neudorf und endlich der stattliche Bentschener See, der nach Norden zu in den Wolken verschwimmend wieder einmal den Anblick einer Meeresbucht vortäuscht.

Die Sonne zieht uns auf 1000 Meter empor, die unter uns gelassenen Wolken verwirren und verschönen zugleich das Bild, sie haben nur geringe Vorwärtsbewegung, ziehn sich aber von allen Seiten duftig und durcheinander wogend zusammen; wo sie den Blick freigeben, bestrahlt die Sonne glitzernde Gewässer und blaugrün schimmernde Wälder. Da plötzlich ein seltsames Flimmern vor den Augen, wir fahren in 1200 Meter Höhe durch eine Wolke, die aus feinsten Schneekristallen besteht.

Der Bentschener See ist längst südwestlich hinter uns geblieben, aber sein Spiegel ist für uns lange Zeit noch sichtbar. Mächtige Wälder westlich von Neutomischel, viele Schlösser und Rittergüter mit schmucken Herren-

häusern werden von uns überflogen, die Orientierung im einzelnen aber ist erschwert, zumal da wir immer aufs neue durch Wolken und leichtes Schneegestöber (bei 3 Grad Celsius) hindurchkommen. Erst Pinne mit seinem Schloß und den Pinner See inmitten saftig grüner Matten südlich von der Bahnlinie Birnbaum–Posen können wir wieder mit Sicherheit bestimmen.

Punkt 10 Uhr haben wir das Schlepptau ausgelegt, gerade zur rechten Zeit. Die Abkühlung des Gases in den kalten Wolken und ein stark absteigender Luftstrom bringen uns der Erde nahe. Eine Fahrt am Schlepptau hat ihren großen Reiz, da man so nahe dem Boden alle Einzelheiten der Landschaft genau betrachten kann. Auch einen besonderen Vorteil bietet sie: man könnte stundenlang so fahren, ohne Ballast zu geben. Der Ballon gleicht ja in diesem Falle selbsttätig die Schwankungen seines Gewichtes aus. Je schwerer er wird, und je tiefer er infolgedessen sinkt, um so länger wird das auf der Erde schleppende Ende des Taues, dadurch aber entlastet er sich selbst; sobald er dann wieder leichter wird und sich hebt, verkürzt sich das schleppende Ende, und der Ballon belastet sich durch den größeren freischwebenden Teil des Taues. Übrigens sollte man, um die Entfernung des Ballons über dem Boden sicher abschätzen zu können, mindestens in der Mitte des 100 Meter langen Taues einen auffallenden Knoten anbringen. Leider ist nun aber aus andern Gründen eine längere Schlepptaufahrt selten ausführbar, schon wegen der Gefahr, in bewohnten Gegenden Schaden anzurichten, und weil das Tauende, zumal wenn es nicht durch einen Lederschuh geschützt ist, sich bald aufdrieselt und dann an einem Baume oder an andern Gegenständen hängen bleibt, bei schwachem Winde auch ohnedies leicht festgehalten wird. Deshalb schleppt man in der Regel nur kurz vor der Landung eine Strecke, um diese aus geringer Höhe zu bewerkstelligen.

Rasch hat das Tau aufgesetzt und sich der Ballon eine Gleichgewichtslage geschafft. Wir schleppen also über

einen bewaldeten, nach der Karte 130 Meter hohen Hügel hinweg, gleich darauf freilich auch über eine Telegraphenleitung, was nach der Führerinstruktion nicht zulässig, bisweilen aber nicht zu vermeiden ist. Auf der Straße von Pinne nach Chelmno trabt eine Reiterin, von einem großen Hunde begleitet, das Pferd stutzt, als es in einiger Entfernung von sich unser Tau rauschen hört, und fällt in Galopp, wird aber von seiner Herrin gewandt gezügelt. Harmloser ist der Schreck, den wir einem Feldhasen einjagen. Das Schlepptau scheint ihn gestreift und aus dem Schlafe aufgescheucht zu haben, er ist ratlos, wohin er sich wenden soll, doch übt das Tau offenbar eine unheimliche Anziehungskraft auf ihn aus, er kehrt immer wieder zu ihm zurück und begleitet es in drolligen Sprüngen. Dennoch erscheint es uns ratsam, wieder hoch zu gehn. Eine Moorfläche, zart hellbraun getönt, liegt unter uns mit seltsamen grünen Figuren darin. Als wir eben wieder einmal aus einem undurchsichtigen Wolkenkessel glücklich heraus sind, fällt unser Blick auf zwei Seen, den Lubosiner und den Buszewoer See, aber nur flüchtig, denn aufs neue umgeben uns graue Wolkenwände, die aber, je höher wir steigen, um so leichter werden, während es unter uns schneit.

Entzückend ist die Lage von Scharfenort am gleichnamigen See, auf das wir aus 1000 Meter Höhe hinab sehen. Südlich davon schauen kleine Laubwäldchen aus dunkeln Nadelwaldungen hervor. Die Wolken bieten jetzt einen ganz wundersamen Anblick, sie hängen rings um uns wie ein dunkelgrauer Vorhang herab, ohne jedoch den Boden zu berühren, hinter ihnen scheint die Sonne und sendet ihre Strahlen unter den Fransen dieses Vorhangs hervor, wie wohl die Beleuchtung einer Bühne bei nicht ganz herabgelassenem Vorhang unten sichtbar wird und uns die noch verhüllte Dekoration ahnen läßt. Dann wieder bewirkt ein ganz dünner, aber von oben hell beleuchteter Wolkenschleier über der Gegend, daß die Farben viel kräftiger hervortreten, die Ziegeldächer erscheinen

viel greller rot als sonst, die Schieferdächer in sattem Blau, wohl gepflegte Gärten in prächtigem buntem Farbengemisch und Parkanlagen tiefgrün, künstlich verschlungne Wege bilden scharfe Umrisse wie auf einem modernen Reklamebilde.

Die Bahn von Wronke nach Posen, der wir uns nähern, durchschneidet eine fruchtbare Landschaft mit regelmäßig angelegten langgestreckten Feldern und Wiesen, musterhafte Ordnung und Sauberkeit kennzeichnet die Wohnhäuser, jedes am schmalen Ende der Felder fast in gleichen Abständen voneinander gelegen, bei jedem ein baumreicher, hübscher Garten, es sind deutsche Ansiedlungen in vormals polnischen Landen. Soweit das Auge reicht, dehnen sich die grünen Fruchtgefilde, von schwarzen Streifen guten Brachlandes durchsetzt.

Bald nach 12 Uhr mittags zeigt sich auch der nördliche Arm des ostwestlichen Urstroms, die Warthe in ihrem Laufe zwischen Posen und Küstrin, an ihr zwei Orte, Obersitzko diesseits, Grünberg jenseits des Flusses, durch eine Brücke miteinander verbunden. Aber erst fünf Kilometer östlich davon überfliegen wir sie 12 Uhr 50 Minuten. Die Geschwindigkeit hatte am spätern Vormittag nur noch 10, dann 6 Kilometer in der Stunde betragen, jetzt flaut der Wind völlig ab. Dabei ist der Himmel dicht bewölkt, die Luft von Schneeflocken belebt, für unsern Photographen, der gerade auf die Mittagszeit seine Hoffnung gesetzt hatte, eine schmerzliche Enttäuschung.

Eine Stunde schon schweben wir fast genau auf demselben Flecke über dem riesigen Obersitzkoer Forste, die Gegend darüber hinaus in unsrer bisherigen Fahrtrichtung, das Land zwischen Warthe und Netze, erscheint reizlos: eintönige Heide und spärliche Besiedlung. Wir nehmen die Übersichtskarte zur Hand und beraten über die Möglichkeiten, die sich uns bieten. Obwohl wir bei dem Bemühen, endlich einmal wieder eine Gleichgewichtslage zu erlangen, viel Ballast haben opfern müssen, verfügen wir

doch noch über achtzehn Sack, mit denen bei halbwegs günstiger Witterung die Fahrt über eine zweite Nacht bis weit in den folgenden Tag auszudehnen wäre, haben wir uns doch schon mit fünf Sack im ganzen bei einer Tagfahrt über acht Stunden gehalten. Aber die Witterung ist eben nicht günstig, aus dem Schneegestöber sind Regenschauer geworden, und die schweren dunkeln Wolken über uns lassen noch Schlimmeres befürchten. Und wohin würden wir kommen?

Für eine Fahrt über die Ostsee, an die überhaupt nur bei plötzlich eintretender flotter Luftbewegung zu denken wäre, ist unsre Windrichtung die allerungeeignetste. Etwa bei Danzig würden wir die See erreichen, dann aber uns ziemlich in der Mitte zwischen Gotland und Kurland halten, und die erste Gelegenheit zur Landung würde sich vielleicht auf einer der Ålandsinseln finden, wahrscheinlich aber würden wir, vorausgesetzt, daß Mangel an Ballast nicht früher schon eine Katastrophe herbeiführte, über den Bottnischen Meerbusen nordwärts getrieben werden. Träte eine Steigerung der in der Wetterlage begründeten Linksdrehung ein, die uns allmählich auf die Rückseite des Tiefdruckgebietes brächte, so könnte allenfalls eine Landung in Schweden erfolgen. Der Gedanke an einen Flug über die See ist also unter diesen Verhältnissen völlig ausgeschlossen. Was aber nun? Die Fahrt bis Danzig fortsetzen? Bei der herrschenden Windstille und den drohenden Regenwolken? Für die 230 Kilometer bis Danzig würden wir bei der durchschnittlichen Geschwindigkeit der letzten drei Stunden etwa einen ganzen Tag brauchen. Das lohnt sich nicht. Aber mit achtzehn Sack Ballast landen? Das wäre unerhört.

So beschließen wir denn 1 Uhr 45 Minuten zur Ausnützung des Ballasts eine kleine Hochfahrt in den Sonnenschein anzuschließen. Wir nehmen einen Sack nach dem andern zur Hand und lassen seinen Inhalt ausfließen. Mit 1500 Meter haben wir den untern Rand der Wolken

erreicht und dringen nun in diese selbst ein. Die Erde entschwindet unsern Blicken, über uns, unter uns, rings um uns dieselben trüben, grauen Massen, nicht wogend, sondern wie erstarrt, kalt und feucht, bei 2000 Meter zeigt das Thermometer minus 2 Grad Celsius an. Die Nässe beschwert den Ballon und zwingt uns zu größeren Sandopfern. Jetzt aber ändert sich die Farbe unsrer luftigen Umgebung mit jedem Augenblick, je höher wir steigen. Immer lichter wird das Grau, schon könnten wir glauben, in einem Märchenbau aus Milchglas zu verweilen, bis es schließlich in ein blendendes Weiß übergeht, sodaß die Augen uns schmerzen, und wir sie durch dunkle Gläser schützen. Das ist ein gutes Zeichen, daß wir unserm Ziele näher kommen. Auch von den wärmenden Sonnenstrahlen spüren wir schon etwas, trotz der noch über uns lastenden Decke, und obwohl das Thermometer nicht steigt.

Es ist eine Schicht von großer Mächtigkeit, und doch haben wir Glück, wir durchstoßen sie an einer verhältnismäßig schwachen Stelle. Bei 2500 Meter fängt sie an sich zu lockern, das so oft schon von uns geschaute und doch immer aufs neue wieder entzückende Spielen und Treiben beginnt, und durch wirbelnde Schneeflocken wird es noch reizvoller. Wir selbst sind in einem Talkessel, um uns aber auf allen Seiten türmen sich Haufenwolken zu riesigen Gebilden auf. Auch über uns ist der Himmel noch lange nicht frei, wir ahnen wohl den Stand der Sonne, und auf den Inhalt unsers Ballons übt sie auch schon ihre Wirkung aus, wir steigen einige Minuten, ohne Ballast auszugeben, aber sie selbst sehen wir noch nicht. Freilich währt diese Freude nicht lange, eine Schneewolke hüllt uns wieder ein und bewirkt sofortiges Fallen. Das darf nicht sein, also weiter empor! 2 Uhr 30 Minuten, in 3150 Meter Höhe, haben wir sie unter uns, ein zartes Blaßblau wird über uns sichtbar wie an hellen Wintertagen, einige kühngezogne feine Cirrusstreifen entziehn uns noch immer den ersehnten Anblick der Sonne.

Wir sind bis 3600 Meter gestiegen, das Blau des Himmels vertieft sich immer mehr, und jetzt bietet sich uns ein Schauspiel, wie es wohl nur wenige Augen je gesehen haben: die Sonne tritt frei hervor und spiegelt sich in einem Schneetreiben unter uns. Wieder sind es dieselben ganz feinen Kristalle, wie sie uns heute in 1200 Meter Höhe schon einmal begegnet sind, aber die Wirkung im Glanze der unverhüllten Sonne ist jetzt eine ganz andre, zauberhafte. Es ist ein Flimmern und Glitzern, ähnlich wohl wie das einer leicht bewegten Wasserfläche, aber es übertrifft diese an Zartheit wie frische Spinnweb ein grobes Hanfgewand.

So ist unsre Sehnsucht nun erfüllt, wir sind heraus aus der trüben irdischen Atmosphäre, in der kein Frohsinn aufkommen konnte. Morgen ist Pfingstsonntag, aber das liebliche Fest mit sonniger Frühlingsstimmung in der Natur, auf das wir Erdenbewohner uns gefreut haben, wird es nicht sein. Begehen wir es darum heute schon! Das ist eine Feierstunde, die uns für vieles im voraus zu entschädigen vermag. In heiterm Sonnenschein, behaglich durchwärmt, erheben wir uns langsam bis zu 3800 Meter und erhalten uns in dieser Höhe durch einige Spenden aus unserm nun allerdings stark zusammengeschmolznen Ballastvorrat.

Über die Kumulusschicht sind wir jetzt völlig erhaben, das ist uns nichts Neues mehr, aber so wie heute sahen wir die Wolken unter uns noch nie, Worte freilich vermögen diese Pracht nicht zu schildern. Keine Spur einer geschlossenen Masse, wie uns sonst wohl die Wolkenmeere erscheinen, und doch haben wir es beim Aufsteigen selbst ermessen, daß ihre Tiefe fast 2000 Meter beträgt. Da strebt alles locker und luftig auseinander, unter den gebirgsartigen Bildungen ist die Belchenform, wie wir sie aus Schwarzwald und Vogesen kennen, vorherrschend, daneben beobachten wir zahllose andre Gestalten, und an den Rändern setzen sich Cirrusstreifen an, die sich wie Riesenfächer mehrere tausend Meter über uns empor-



Photogr. Millington Herrmann

Scharfenort in Posen am gleichnamigen See
aus 500 m Höhe. S. 188.



Mit Erlaubnis der Firma A. Riedinger in Augsburg

Freiballon, durch Hängenbleiben des Schlepptaus zum
Fesselballon geworden. S. 197 und 233.



strecken. Wer solchen Anblick doch auf die Platte bannen könnte, um andern nachträglich an dem Genusse Anteil zu geben, aber für diese Lichtfülle und eine Wiedergabe, die an Zartheit den wirklichen Farben annähernd entspräche, wären Apparate nötig, wie wir sie noch nicht besitzen. Auch liegt das Überwältigende gerade in der unendlichen Ausdehnung der Naturerscheinungen, von der wir nur winzige Ausschnitte zu bieten vermöchten, nur Zerrbilder der unvergleichlichen Schönheit.

Die Nachmittagssonne wendet langsam ihr Antlitz von uns und verbirgt es, erst hinter die Cirrusstreifen, dann auch hinter die Köpfe der Altokumuli, die uns in der Ferne umgeben. Damit beginnt die Abkühlung des Gases. Wir sinken, und nun wäre jedes weitere Ballastopfer unnütz. Wir müssen Abschied nehmen von der himmlischen Klarheit und dahin zurückkehren, wohin wir gehören, in die irdische Trübseligkeit. So lassen wir uns denn fallen, und in umgekehrter, aber hastiger Folge gleiten alle die Bilder, wenn auch mannigfach verändert, wieder an uns vorüber, die wir beim Steigen geschaut haben. Fröstelnd durchschlagen wir die immer dunkler sich zusammenschließende graue Schicht, Schneeflocken umtanzen uns, Regentropfen umsprühen uns. Die Schnelligkeit, etwa 5 bis 6 Meter in der Sekunde, ist zwar im Verhältnis zu der gewöhnlichen Geschwindigkeit der wagerechten Fortbewegung, 10 bis 15 Meter in der Sekunde, an sich nicht bedeutend, aber doch sehr empfindlich für den Körper, der sich dem so rasch zunehmenden Luftdruck nicht gleich anpaßt. Daher starkes Drängen im Ohr nach dem Trommelfell, das sich bei unserm jüngsten Reisegefährten zu heftigen, noch lange über die Landung hinausdauernden Schmerzen steigert.

Wo mögen wir jetzt schweben? Immer noch über dem langweiligen Gelände zwischen Warthe und Netze? Wir haben ja keine Ahnung davon, ob wir während der ganzen Zeit unsrer Hochfahrt stillgestanden oder ob und wie schnell wir uns vorwärts bewegt haben. Die Wolken

hängen noch tiefer herab als am frühen Nachmittag. Erst als wir in ununterbrochnem Fall bei 500 Meter angelangt sind, tritt die Erde in Sicht, und was liegt gerade unter uns? Ein See mitten in einem größern Walde. Das gäbe einen garstigen Spritzer. Darum schnell gebremst! Vier Sack sind dazu nötig, neun hatte die Hochfahrt gekostet, fünf bleiben uns noch übrig.

Wir schwimmen eine Weile in 750 Meter Höhe, doch zeigt der Ballon eine so starke Neigung zum Sinken, daß wir an Beendigung der Fahrt denken müssen. Noch immer sind wir über dem See; er ist zwar schmal, und wir hoffen, nach links oder nach rechts über seine Ufer hinauszukommen, unser Pech aber will es, daß wir, wieder bei trägem Winde, langsam über seine ganze Länge hin nach Nordosten zu treiben. Eine menschliche Ansiedlung ist weder am See noch am Walde zu sehen. Die Möglichkeit, ins Wasser zu fallen, besteht weiter, wir müssen nochmals steigen und verschwinden in den Regenwolken. Als wir uns wieder herablassen, ist die Bahn frei, der See liegt hinter uns, vor uns zunächst noch ein kleines Stück Wald, dann Felder und Wiesen. Wir gehen ans Schlepptau, gleiten an einigen armseligen, strohgedeckten Lehmhütten mit kleinen, trüben Fenstern vorüber und landen Nachmittag 4 Uhr 20 Minuten unter strömendem Regen, aber sehr glatt bei Ossowo, nächste Bahnstation Linde, Kreis Flatow, Regierungsbezirk Marienwerder, Provinz Westpreußen, südwestlich von Konitz. Der See, den wir zuletzt überflogen hatten, war der Borownosee in der Kujaner Heide.

Das war allerdings eine große Überraschung. Wir messen auf der Karte nach und entdecken, daß wir über den Wolken, westlich an Kolmar, und nach Kreuzung der Netze östlich an Schneidemühl und Flatow vorüber, in reichlich zwei Stunden 86 Kilometer zurückgelegt haben, während unten, in Posen wie in Westpreußen, fast Windstille herrschte. Wären wir also bei anhaltendem Sonnenschein und geringerm Ballastverbrauch etwa noch 2 bis 3 Stunden über den Wolken geblieben, so hätten wir beim Niedergehn die

Ostsee unter uns gehabt! Die Fahrtlinie Bitterfeld–Ossowo betrug 470 Kilometer bei 27,65 Kilometer mittlerer Geschwindigkeit, die Zeitdauer 17 Stunden und 40 Minuten.

So waren wir also statt zu den Magyaren nach Ungarn zu den Kassuben in Pomerellen gekommen. Ebensoviel Lechisch als Deutsch hörten wir sprechen, als sich die übliche Volksmenge um uns scharte. Recht niedlich war, was der Bauer, auf dessen Felde wir landeten, von seinem dreijährigen, geweckten Söhnchen uns erzählte. Der Kleine hatte beim Spielen im Freien unsern gelben Ballon entdeckt und eilte nun in die Stube: „Vater, komm schnell heraus! Es kommt eine Leuchte vom Himmel.“ Gleich darauf aber kehrte er zurück: „Die Leuchte ist weg, sie ist wieder in den Himmel gegangen“; waren wir doch über dem See in den Wolken verschwunden. Endlich kam er zum drittenmal: „Vater, die Leuchte ist wieder da, sie kommt gerade auf uns zu!“

---

12. Sommerferien im Ballon

Drei Ballonfahrten in vierzehn Tagen, das war das rechte Mittel, Geist und Körper durchgreifend und nachhaltig zu erfrischen, selbst wenn das Ergebnis hinter den wieder hochgespannten Erwartungen zurückblieb.

1. Wieder nach Rußland

Am 31. Juli früh $^1/_4$1 Uhr erhob sich der gute „Ernst“, der freilich inzwischen auch älter geworden war, mit meinem auf der Fahrt über St. Afra erprobten Ballondoktor und mir von Bitterfeld aus in die Lüfte. Am Himmel leuchtete ab und zu die schmale Sichel des abnehmenden Mondes, meist aber war's stockdunkle Nacht. Regenschauer erschwerten die Führung und drückten den Ballon immer wieder auf den Ackerboden oder in die Baumwipfel nieder. Mancher Feldbesitzer wird am nächsten Morgen erstaunt gewesen sein, eine Anzahl seiner Getreidepuppen umgeworfen oder von ihrem ursprünglichen Platze weit weggerückt zu finden, der Wind trieb uns ja mit einer Geschwindigkeit von 36 Kilometern in der Stunde.

Da wir durch Ballastgeben dem Ballon immer wieder Auftrieb verschafften, gestaltete sich die Fahrtkurve zu einem vortrefflichen Beispiel für das schon 1783 vom nachmaligen General Meusnier gefundne Gesetz, daß ein sinkender Ballon, der wieder hochgebracht wird, jedesmal das vorherige Höhenmaximum übersteigt: 50 — 0 — 120 — 0 — 200 — 15 — 330 — 20 — 420 — 0 — 510 — 20 — 650 — 30 — 730 — 25 — 800 Meter.

Die Ortsbestimmung war bei der herrschenden Dunkelheit im einzelnen schwer möglich, aber große Über-

raschungen hatten wir auch nicht zu erwarten, es war ja wieder einmal Westwind, mit dem wir fuhren: über die Elbe bei Pretzsch, über die Schwarze Elster bei Arnsnesta, über die Bahn Berlin–Elsterwerda–Dresden unweit Kalau.

Schon bei der Abfahrt hatte uns „Ernst" eine Enttäuschung bereitet. Während er sonst bei einer Fahrt zu dreien bis zu zehn Sack Ballast zu tragen vermochte, hatte es heute bei zwei Personen nur zu neuneinhalb Sack gelangt, und Dr. Weißwange bestritt aufs entschiedenste, daß er seit seiner letzten Fahrt um das Gewicht mehrerer Sandsäcke zu fünfzehn Kilo zugenommen habe. Von diesem Ballastvorrat waren in der Morgendämmerung nur vier Sack noch übrig, so mußte wohl oder übel das Schlepptau ausgelegt werden, und es dauerte auch gar nicht lange, so näherten wir uns abermals der Erde, und der Ballon suchte sich nun am Tau eine Gleichgewichtslage. Aber auch der Nachteil einer Schleppfahrt blieb nicht aus. Trotz der sehr gesteigerten Windstärke von 60 Stundenkilometern blieb das mit einem Lederschuh bekleidete Tauende, vermutlich in einer Gabel von Zweigen festgeklemmt, hängen, „Ernst" war zum Fesselballon geworden. Bald bäumte er sich in der ganzen Länge des Taues, also hundert Meter hoch auf, bald drückte er den Korb in die Baumkronen des Waldes hinab. So schwankte er auf und ab, nach links und nach rechts, vorwärts und rückwärts. Zwei Minuten genügten, den Führer völlig seekrank zu machen, während der Doktor seine schon als Schiffsarzt in den Taifunen des Chinesischen Meeres bewiesne Seefestigkeit aufs neue bewährte. Gerade diese schnelle Erkrankung des Führers lieferte einen neuen Beweis für die von Unerfahrnen immer wieder angezweifelte Tatsache, daß die gewöhnliche Ballonfahrt auch in dieser Hinsicht ungefährlich ist, war ihm doch auf keiner seiner frühern Fahrten auch nur die geringste Anwandlung von Übelkeit gekommen.

In der Hoffnung, daß sich der Ballon bei der Stärke des Windes von selbst losreißen werde, täuschten wir uns, im Gegenteil er wurde durch Gasverlust immer mehr ge-

schwächt und schlapp, die Gefahr einer vorzeitigen Landung stand in bedenklicher Nähe. Darum als er sich wieder einmal hoch aufrichtete, rasch zwei Sack ausgeschüttet, mehr durften wir vor der Landung nicht opfern. Das wirkte: „Ernst“ hatte seine Freiheit wiedererlangt und schoß nun kühn in die Höhe bis 1350 Meter. Kaum zehn Minuten hatte er Fesselballon gespielt, diese aber erschienen bei der Heftigkeit des Windes wie eine halbe Stunde.

Wie hieß doch der Wald, der uns diesen Streich gespielt hatte? Die Antwort fiel nicht schwer. Unter uns lag schon wenige Augenblicke später ein wohlbekanntes Stadtbild: ein Kranz von Kastanienalleen an der Stelle ehemaliger Befestigungen umgibt den alten Kern, aus dem eine hohe Kirche emporragt, viele Schornsteine in der äußern, regelmäßiger angelegten Stadt geben Zeugnis von dem Gewerbfleiß ihrer Bewohner, ein Fluß mit Insel, weite Bahnhofsanlagen, es ist — Kottbus! Der Stadtforst westlich davon war's gewesen, der uns nicht weiter lassen wollte.

So rasch sind wir selten vorwärts gekommen wie heute. Nach viertelstündigem Fluge über Wälder und Seen, die infolge von Überschwemmungen noch größer und zahlreicher erscheinen, haben wir den ersten Nebenfluß der Oder, die Neiße, bei einer zweiten Niederlausitzer Stadt, bei Forst, erreicht. Vor uns liegen zwei Städte, durch die Bahn Guben–Sagan miteinander verbunden, bei beiden zweigen sich andre Linien ab, Sommerfeld und Gassen. Immer weiter ostwärts geht's durch Wald und Bruch, über einen stattlichen See, den Billendorfer Lug. Da zeigt sich auch schon der zweite Oderzufluß, der Bober, an ihm links und rechts Christianstadt und Naumburg an der Provinzengrenze, das letztere schon in Schlesien. Wie bekannt erscheint mir doch die nun folgende wiesenreiche Niederung, von den beiden Parallelbächen Ochel und Schwarze bewässert! Nur fünf Tage fehlen noch, dann ist es gerade ein Jahr, daß ich sie zum erstenmal sah, und genau an derselben Stelle wie damals stoßen wir früh $^1/_2$7 Uhr bei Neusalz auf die Oder; wieder ist sie von Schleppdampfern und schwer-

beladnen Kähnen belebt. Wir schauen sie aus 1800 Metern Höhe, leichte Haufenwolken über uns, noch leichtere, die dem Bilde an Klarheit nichts rauben, unter uns.

Am Ende der Carolather Heide, die wir in ihrer längsten Ausdehnung überfliegen, schimmern zunächst drei kleinere Seen uns entgegen, die sich um Polnisch-Tarnau gruppieren, dahinter von Wolken umrahmt der zehn Kilometer lange Schlawaer See. Je näher wir kommen, um so reizvoller erscheint er mit seiner waldigen Umgebung, seinen baumbestandnen Inseln und Halbinseln und den schmucken Ortschaften an seinen Ufern, das alles von herrlichem Sonnenschein verklärt. Wir lassen ihn zur Linken. Eine Reihe von zusammenhängenden Längsdörfern, wie wir sie besonders aus der sächsischen Lausitz kennen, liegt unter uns, Alt-Strunz bildet ihr östliches Ende. Eine zweite Reihe führt jenseit einer niedrigen Hügelkette, die zugleich die Grenze zwischen den Provinzen Schlesien und Posen bezeichnet, auf das an Kirchen und Fabrikschloten reiche Fraustadt. Seine Garnison muß wohl in den letzten Jahren vermehrt worden sein, wir unterscheiden Kasernenbauten ältern und neusten Stils. Das umgebende Gelände, in dem wir übrigens auffallend viele Windmühlen in flotter Tätigkeit beobachten, ist zur Entwicklung größerer Truppenmassen wie geschaffen, und es ist ja auch schon der Schauplatz eines blutigen Kampfes gewesen, für uns Sachsen eine schmerzliche Erinnerung. In zweistündiger Schlacht besiegte am 13. Februar 1706 hier Karl der Zwölfte von Schweden die Sachsen unter dem Grafen von der Schulenburg, der 6000 Tote und Verwundete, 8000 Gefangene und 29 Geschütze verlor.

In einer Höhe von 2100 Metern genießen wir jetzt einen freien Umblick und verfolgen die von Sagan her an Fraustadt vorüberführende Bahn bis nach Lissa. Früh $^{1}/_{2}$8 Uhr haben wir dieses selbst erreicht. Es ist ungefähr doppelt so groß wie Fraustadt, auch die Zahl seiner Kasernen ist größer, und in den geräumigen Bahnhofsanlagen laufen drei Linien zusammen. Daß Lissa früher befestigt war,

zeigen die glacisartigen Promenaden. Anfang des siebzehnten Jahrhunderts wurde es die Hauptzufluchtsstätte der von Kaiser Ferdinand dem Ersten vertriebnen Böhmischen Brüder, und ihre so berühmte dortige Schule wurde eine Zeit lang von Comenius geleitet.

Das Thermometer ist auf 3 Grad Celsius gesunken. Westlich und östlich von uns türmen sich Gewitterwolken auf, am dichtesten in unsrer Fahrtrichtung nach Osten. Aus einem hohen Rücken von Wolkenbergen ragt eine weiße Säule hervor, die ein pilzartiges Dach trägt, das Ganze macht den Eindruck einer riesigen Unterkunftshütte. Durch die noch lockern Haufenwolken unter uns erblicken wir viele Rittergüter inmitten weiter Felder, die nur hier und da von kurzen Waldstrecken unterbrochen sind. Im Norden bei Storchnest erglänzt ein ganzes Bündel kleiner Seen. Sonst bietet sich dem Auge wenig Anziehendes: links der wasserarme Obrakanal, unter uns zunächst Gostyn mit seinem auf einem Hügel vor der Stadt gelegnen, längst aufgehobnen Philippinerkloster, ehemals einem besuchten Wallfahrtsorte, dann der Schienenweg zwischen dem Bahnen- und Straßenknotenpunkt Jarotschin nördlich von uns und Koschmin an der Orla im Süden, darauf Dobberschütz und Pleschen, durch eine Kleinbahn miteinander verbunden, und 9 Uhr 20 Minuten die Prosna, also zum zweitenmal auf meinen Fahrten die russische Grenze.

Der Unterschied zwischen deutscher und russischer Kultur fiel uns hier nicht so schroff in die Augen wie im vorigen Jahre weiter südlich bei Pitschen, namentlich sind die Verkehrswege hier in besserem Zustande. Als gehöre es zu einer Fahrt nach Rußland, forderten uns auch diesmal mächtige Wolken zum Kampfe mit sich heraus, bei unserm Mangel an Ballast mußten wir aber von vornherein darauf verzichten. Seit unsrer Fesselung im Kottbuser Stadtforste vor beinahe fünf Stunden hatten wir kein Körnchen Sand wieder ausgegeben, unsre Fahrt war also schon viel länger geworden, als wir es bei Tagesanbruch erwarten konnten. So durften wir uns nicht beklagen, wenn sie nun

zu Ende ging. In der ersten, mehrere Kilometer starken Wolke vermochten wir uns durch einige Ballastopfer noch leidlich zu halten, doch kaum war sie durchflogen, da nahm uns auch schon eine zweite, noch viel umfangreichere in ihren kühlen und feuchten Schoß auf. Wir sanken unaufhaltsam. Halb elf Uhr landeten wir sehr glatt auf einem Felde bei Maljanow, 25 Werst nordöstlich von der Gouvernementsstadt Kalisch.

Nun spielten sich ungefähr die gleichen Szenen ab wie bei unsrer ersten Landung in Rußland, doch vermißten wir die herzliche Freundlichkeit, mit der uns damals die Landleute von Rendziny aufgenommen hatten, und ihre aufmerksame Geschicklichkeit beim Verpacken. Polnische Juden fanden sich auch jetzt sofort wieder ein als willkommne Dolmetscher und Geldwechsler. Ein deutschsprechender Gutsbesitzer erzählte uns, daß mehrere Frauen, als sie den Ballon aus den Wolken niedergehn sahen, mit dem Rufe „Die Jungfrau Maria!“ in die Knie gesunken wären. Von den Männern kamen einige den „Preußen“ etwas unwirsch entgegen, wurden aber sofort höflicher, als sie erfuhren, daß wir Sachsen seien.

Ein Leiterwagen brachte uns und unsern „Ernst“ in vierstündiger Fahrt auf guter, aber sehr harter Straße über Zekow nach dem anmutig an drei Armen der Prosna gelegnen Kalisch. Da bei den so häufigen Westwinden schon im voraus mit einer Landung in Rußland gerechnet werden mußte, hatte der Führer aufs Geratewohl seinen Paß von der russischen Gesandtschaft in Dresden visieren lassen. Infolgedessen machte ihm die Gendarmerie nicht die geringsten Schwierigkeiten, nur den Doktor wollte man zurückbehalten, schließlich wurde aber auch er als unentbehrlicher „Gehilfe“ des Führers über die Grenze gelassen, die wir gegen Abend bei Skalmierzyce erreichten. Dr. Weißwange hatte übrigens noch bis Dienstag Nachmittag vier Uhr in Dresden seine Sprechstunde gehalten, Donnerstag früh acht Uhr konnte er sie schon wieder aufnehmen. Dazwischen lag außer der Reise nach Bitterfeld eine Ballon-

fahrt nach Rußland, die Zurücklegung von 25 Werst auf russischem Leiterwagen und eine Nacht im Schnellzuge. Mehr läßt sich in vierzig Stunden kaum erleben.

2. An die Ostseeküste

Gott sei Dank, endlich einmal kein Westwind! Es kam ganz, wie Dr. Kurt Wegener, Meteorolog des Physikalischen Vereins in Frankfurt, es in einem mir nach Bitterfeld gesandten Telegramm vorausgesagt hatte: „Richtung bei längerer Fahrt nach Norden bis Osten. Bewölkung günstig, höchstens Gewitter.“ Leider ließ uns der große „Bezold“ am 5./6. August eine noch schmerzlichere Enttäuschung erfahren als sechs Tage vorher der kleine „Ernst“. Bei seinem Umfang und drei Korbinsassen mit einem Gesamtgewicht von 210 Kilo hätte er mindestens vierzig Sack Ballast aufnehmen sollen, infolge einer Verkettung ungünstiger Umstände gewann er nur mit vierzehn Sack Auftrieb. Eine der Ursachen war die Hitze des Tages, die das Gas schon während der Füllung sehr ausgedehnt hatte, und der Ballon war von einem Bade im Haff, das er kurz zuvor bei einer Fahrt von Berlin aus genommen hatte, noch nicht wieder ganz trocken.

Nachts 1 Uhr fuhren wir, der Führer und zwei Meißner Ballonneulinge, der eine von ihnen ein junger Ehemann im sechsten Monat, mit gutem Südwind ab. Eine schwüle Nacht, 20 Grad Celsius und darüber, Mücken und Fliegen trotz schneller Bewegung des Ballons, auf allen Seiten in etwa fünf Kilometer Entfernung Gewitter mit leuchtenden Blitzen, über uns zwar Sternenhimmel, unter uns aber eine schwere, dem Auge undurchdringliche Dunstschicht, auf der unser Ballon in 100 bis 150 Meter Höhe vortrefflich schwamm. So kam ich um das Wiedersehen mit den auf einer frühern Fahrt, nach Wiesenburg in der Mark, geschauten Landschaften auf der Grenze zwischen Anhalt und der Provinz Sachsen; bewegten wir uns doch nur wenig westlicher als damals, wie wir aus dem bisweilen zu uns herauftönenden Rauschen eines Muldenwehres

schließen konnten. Nach vierzig Minuten lag die Elbe unter uns östlich von ihrer Vereinigung mit der Mulde. Der verschleierte Lichtschein einer größeren Stadt zu unsrer Linken hatte uns verraten, daß wir an Dessau vorüberkamen.

Die Geschwindigkeit beträgt 42 Kilometer in der Stunde, Forst reiht sich an Forst, von allen Wildarten belebt, dazwischen einige Blößen mit je einer Ortschaft in der Mitte. Früh $^1/_2$3 Uhr kreuzen wir die den Wald, Brandts Heide, durchschneidende Bahn Berlin–Frankfurt am Main, drei Viertelstunden später die Linie Berlin–Magdeburg und gleich darauf den Plauer Kanal, eine abkürzende Verbindung zwischen Havel und Elbe.

Schon vorher hatten wir im ersten Morgengrauen einen Wasserspiegel östlich von uns bemerkt, jetzt schauen wir, durch die langgezognen Töne von Dampfersirenen aufmerksam gemacht, See an See. Es sind die Havelseen westlich von Brandenburg, vor allen der weitverzweigte Plauer See mit seinen beiden großen Werdern und mehreren kleinen Inseln, an dessen Südrande die eben von uns überflogne Bahn weiterführt. Damit erschließt sich uns das erste große Landschaftsbild auf dieser Fahrt, wenn auch noch immer in Dämmerung verschwimmend. Dem Plauer See entströmt nordwärts, also nach derselben Richtung, aus der sie jenseit des nach ihr benannten Havelländischen Luchs hergekommen ist, die Havel, die hier selbst einem langgestreckten, nur einigemal sich etwas verengenden See gleicht. Bei Pritzerbe wendet sie sich in großen Schlangenwindungen und vielen Parallelläufen nach Westen.

Dort fliegen wir, immer noch in 100 Meter Höhe, über sie weg. Vor uns steigen bewaldete Hügel auf, die Premnitzer und die Wolfsberge, hinter ihnen dehnt sich, zunächst scheinbar endlos, der Grunaer und der Rathenower Forst, von der Berlin–Lehrter Bahn in eine große südliche und eine kleinere nördliche Hälfte zerschnitten. Ansiedlungen fehlen gänzlich. Moosgrüne Flächen schauen freundlich aus dem dunkeln Nadelwalde hervor, der im Norden

dicht bis an den sichelförmigen Hohennauener See heranreicht.

Beim Dorfe Wassersuppe — wie mag der unschuldige Ort zu diesem noch unschuldigern Namen gekommen sein? — trägt uns der Wind über den See nach dem gebirgigen, aber sandigen und baumarmen „Ländchen Rhinow", das sich im Nordosten mit dem Gollenberg bis zu 110 Meter erhebt und ziemlich steil nach dem Rhinluch zu abfällt. Dieses geht nach Norden in eine weite, mit Wiesen und Gebüsch bedeckte Sumpfniederung, den Dossebruch über, Scharen von Störchen bevölkern ihn. Auf zwei Sandschollen erbaut, liegen mitten darin westlich von der kanalartig regulierten Dosse Sieversdorf, östlich Dreetz, ihre ungeheuern Feldmarken sind mit Erfolg erst von Friedrich dem Großen entwässert worden, während früher das Vieh dort im Sumpfe stecken blieb; floß doch die Dosse einst, wie jetzt noch die Spree im Spreewald, in zahllosen Armen durch die Niederung.

Wo die Berlin–Hamburger Bahn über den Fluß geführt ist, liegt Neustadt a. D., bekannt durch den Premierminister Friedrichs des Ersten, Eberhard von Danckelmann, der hier Amtshauptmann war und auch später wieder bis zu seiner Verhaftung in der ihm liebgewordnen Stadt zurückgezogen lebte. Südlich davon, zwei Landgütern gleichend, erscheinen das Landgestüt Lindenau und das Friedrich-Wilhelm-Gestüt. Eine 20 Kilometer lange, flußartige Seenfolge beginnt nördlich von Wusterhausen, deren mittlerer Teil nach dem Dorfe Bantikow benannt ist.

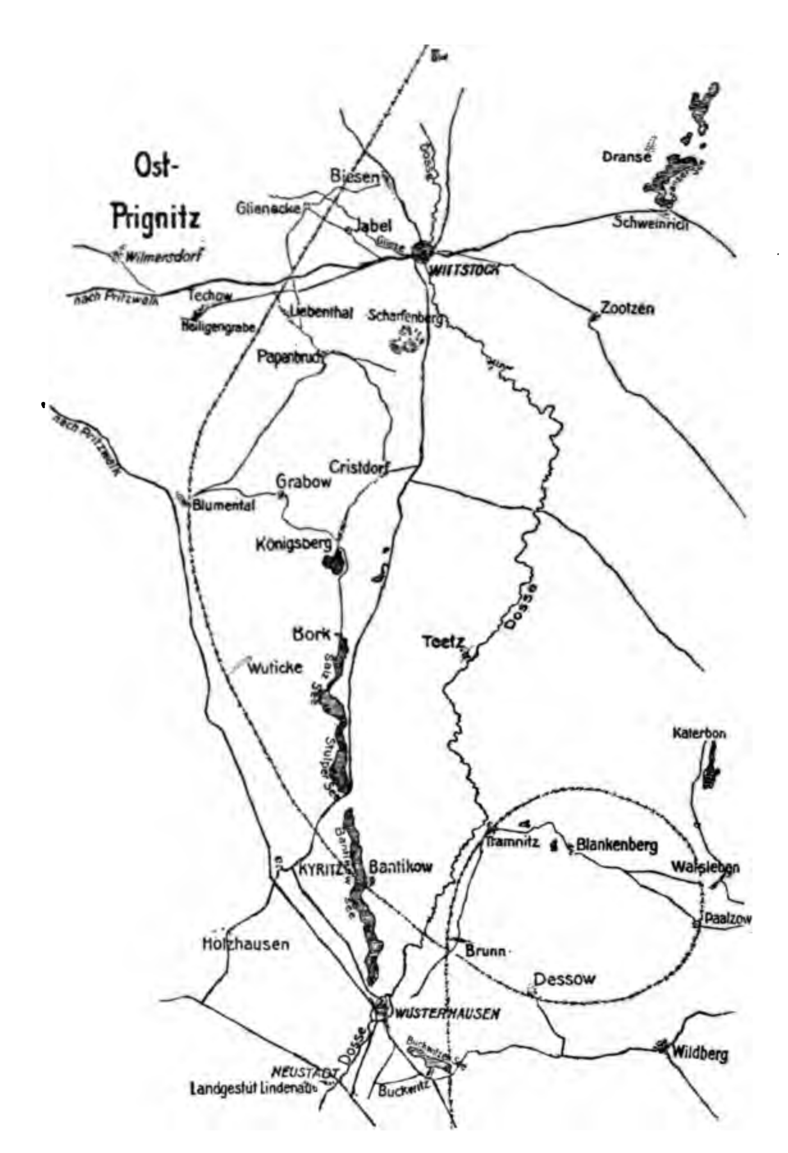
Fünf Uhr morgens schweben wir über Brunn östlich von der Dosse. An Ballast haben wir seit unsrer Abfahrt erst einen halben Sack ausgegeben, so tragfähig hat sich in der schwülen Witterung die über der Erde lagernde schwere Dunstschicht erwiesen, auf der wir schwimmen. Nun wird bald die Sonne das ihrige tun, uns in leichtere Luft zu bringen. Damit eröffnet sich uns eine glänzende Aussicht für die Dauer unsrer Fahrt, und die Windrichtung geht direkt nach Dänemark, nach Kopen-

hagen, wo zurzeit gerade zwei Kinder des Führers weilen! Es ist ja aber auch seine erste Jubiläumsfahrt, die dreizehnte, denn 13 ist die Afranerzahl: 13 Mitglieder zählt das Kollegium, je 13 Alumnen bilden eine Stubengemeinschaft, an 13 Tischen werden sie gespeist, und „Freiheit 13“ ist die Hausnummer der Schule.

Allein es harren unser heute noch weitere Enttäuschungen. Solche Galoppsprünge, auch der Gedanken, müssen durch eine Volte gesühnt werden, das scheint nicht nur beim Trabrennen, sondern auch beim Ballonfahren Gesetz zu sein. Nach einer Stunde stehn wir immer noch über Brunn und seinem Gute, wir sind wohl in ein Teiltief geraten, das uns nicht fortläßt. Gegen sechs Uhr regt sich der Wind wieder ein wenig, aber er führt uns nicht mehr nach Norden, sondern läßt uns, zunächst in nordöstlicher Richtung, mit unglaublicher Langsamkeit eine große Schleife nach rechts beschreiben über Tramnitz, den Blankenberger Forst, Walsleben, Dessow zurück nach Brunn, das wir zweieinhalb Stunden früher von Süden her erreicht hatten, dann gehn wir halb acht Uhr westlich davon über die Dosse und mit etwas gesteigerter Geschwindigkeit über Bantikow und den See, dem an dieser Stelle ein Inselchen entsteigt mit hübschen Anlagen, einer fahnengeschmückten Gastwirtschaft, dem „Fischerhaus“, und einigen Badezellen.

Die alte Tuchmacher- und Brauerstadt Kyritz, die ihr Stadtrecht und ihr bekanntes Wappen mit den drei Lilien im dreizehnten Jahrhundert von den edlen Herren von Plotho erhalten hat, bleibt links von uns liegen. Die nun folgende seenarme, von Wiesengründen und Sandhügeln, bewaldeten und unbewaldeten, ausgefüllte Landschaft ist die östliche Prignitz, die ja schon außerhalb der baltischen Seenplatte liegt. Die Bahn von Wusterhausen über Kyritz, Wuticke und Blumental, an der wir eine Weile entlang fliegen, vereinigt sich bei Pritzwalk im spitzen Winkel mit der von Neustrelitz über Wittstock kommenden Linie.

Der Wind ändert sich aufs neue und führt uns mit wiederaufgenommner früherer Schnelligkeit 600 Meter hoch



Die große Schleife bei Brunn an der Dosse

über die zuletztgenannte Bahn nahe bei der ehemaligen, noch jetzt als solchen erkennbaren Feste Wittstock zwischen Glinze und Dosse kurz vor ihrer Vereinigung nördlich vom Scharfenberg, wo 1636 Baner die Kaiserlichen und die Sachsen schlug. Unsre Richtung ist — und bleibt es nun auch für die weitere Fahrt — nach Nordosten, aus Dänemark wird es also nichts! Unter den zahlreichen kleinern Ortschaften der Prignitz bemerken wir vortreffliche Beispiele typischer Runddörfer mit einem einzigen Eingang und dem Dorfplatz in der Mitte, wie Jabel und Krüssow. Bei einigen scheint durch Brände der ursprüngliche Dorfplan zerstört zu sein; sie nach dem Brande ebenso eng wieder aufzubauen, wird von den Behörden mit Recht verboten. So zeigt sich uns zum Beispiel Wilmersdorf östlich von Pritzwalk zwar als ein neues umfangreiches Runddorf, aber mit mehreren Zugängen, und in der Mitte auf den alten Hofstellen sehen wir Gärten. Auch an Langdörfern fehlt es nicht, aber die naheliegende Vermutung, bei den Runddörfern wendische, bei den Langdörfern deutsche Namen auf der Karte zu finden, trifft nicht zu: viele Runddörfer tragen deutsche und umgekehrt viele Langdörfer wendische Namen.

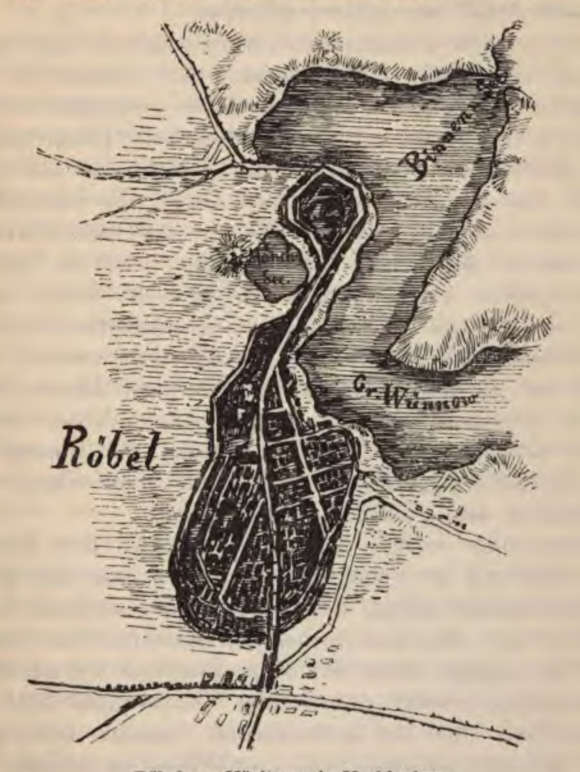
Um neun Uhr sind wir jenseit der vom Oberlauf der Dosse gebildeten brandenburgischen Grenze über der mecklenburgischen Seenplatte, die als das vorletzte westliche Glied des Uralisch-baltischen Höhenzuges das Land von Südosten nach Nordwesten durchzieht, und nun bietet sich uns ein reizvoller Anblick nach dem andern. Gleich östlich von uns bei Buchholz und Altgaarz ein ganzes Gewirr zierlicher kleiner Seen, einige schmal und langgestreckt, ineinander übergehend, zu Sternen zusammenstoßend oder durch Flüßchen verbunden, andre kreisrund oder eiförmig und für sich liegend, dazwischen Heide und Wiesen und kleine Ansiedlungen. Die Spiegel der Seen, im Sonnenschein heiter erstrahlend, liegen hier für Flachlandsverhältnisse besonders hoch, 63 Meter über der Ostsee. Ein breiter Wasserarm führt aus diesem Seenknäuel nordwärts

nach einer der Hauptzierden des Landes, nach der Müritz, die nicht nur der größte See Mecklenburgs, sondern Norddeutschlands überhaupt ist. Daher auch der Name, der ja soviel heißt wie „Kleines Meer“. Sie nimmt eine Fläche von 133 Quadratkilometern ein bei einer Tiefe von 22 Metern und liegt ebenso hoch wie die vorhin genannten Seen, im Westen von weiten Fruchtgefilden und freundlichen Orten, im Norden und Osten mehr von Nadelwäldern, hinter denen wieder kleinere Becken sichtbar werden, und von saftiggrünen Niederungen umrahmt. Über 460 Seen zählt ja Mecklenburg, die zusammen ein Fünfundzwanzigstel des ganzen Landes ausmachen.

Die bedeutendsten Orte an der Müritz sind Waren im Nordosten und Röbel im Westen, das jetzt zu unsern Füßen liegt. Ein wunderlicheres Stadtbild hat sich uns kaum je auf einer Luftreise geboten. Stelle dir ein etwas mißgestaltetes Cello vor, dessen Hals nach der Seite gebogen ist, dann hast du die Umrisse von Röbel. Von der Spitze des Stiefels, der auf dem durch einen Weg angedeuteten Fußboden aufgesetzt ist, geht eine breite Straße über Saitenhalter und Griffbrett entlang bis hinauf zur reichlich gewundnen Schnecke. Links oben an dieser Hauptstraße liegt auf einem geräumigen spitzwinkligen Platze eine große Kirche, rechts unten eine kleinere. Die seltsame Gestalt ist zum Teil durch die umgebenden Gewässer bedingt. Die Bucht, an der Röbel liegt, heißt der Binnensee. Diese Benennung verrät es deutlich, wie stolz der Mecklenburger auf sein „Kleines Meer“ ist.

Das nördliche Ende der Müritz ist durch Kanäle westwärts mit dem Kölpin-, dem Fleesen- und dem mecklenburgischen Plauer See und wieder von diesem aus durch die Elde mit dem Elbstrom in schiffbare Verbindung gesetzt. Halb zehn Uhr schweben wir mitten über dem See, er zeigt eine lichtblaue Färbung, nur an den flachen Rändern, die zum sandigen Strande überleiten, zartbraune Streifen. Ganz entzückend ist der Rückblick auf Röbel, dessen Anmut der Lage am Wasser und im Busch uns

von hier aus noch mehr auffällt. Viele Segelboote gleiten über die Wasserfläche, und in flotter Fahrt durchfurcht sie soeben von Norden nach Süden ein kleiner Dampfer, der zwischen Waren und Röbel verkehrt. Er braucht



Röbel am Müritzsee in Mecklenburg

anderthalb Stunden dazu; wir legen, allerdings an einer schmaleren Stelle, die Strecke von einem Ufer zum andern in fünfzehn Minuten zurück und kreuzen östlich von Waren die Bahn Rostock–Neustrelitz. Immer wieder aber zwingt uns die Schönheit des überflognen Gebietes und die Kette von Seen, die sich nach Westen zu anschließt, unsre Blicke dorthin zu lenken. In unsrer Fahrtrichtung treffen

wir nur noch kleinere Seen, den Torgelower, den Großen und den Kleinen Varchentiner See, aber im Nordosten blitzt wieder ein schimmernder Streifen, der Malchiner See; seine Umgebung, die vielgepriesne Mecklenburger Schweiz, bleibt uns leider verborgen.

Schon ist die pommersche Grenze nahe, da liegt unter uns ein schlichtes Landstädtchen, uns vertraut als der Geburtsort eines der volkstümlichsten deutschen Schriftsteller, Stavenhagen, wo Fritz Reuters Vater Bürgermeister und Stadtrichter war. Das alte Schloß dort auf dem Hügel war der Wohnsitz seines Paten, des unsterblich gewordnen Amtshauptmanns Weber. Auf dem Kirchenplatz in der Mitte der Stadt begruben noch in Reuters Knabenjahren die Stemhäger Börger ihre Toten, nicht weit davon lagen die so köstlich geschilderten Schulen, die Beckerschaul, die Köster- und die Rektorschaul. Wir sehen auf die Reuterstadt aus der geringen Maximalhöhe unsrer heutigen Fahrt von knapp tausend Metern herab. Es ist drückend heiß, 32 Grad Celsius, der Himmel ist klar bis auf einige leichte Cirren, die einen Strauß fein geränderter und geäderter Blätter bilden.

Noch über Ivenak und seinen kleinen See hinweg, dann sind wir in Pommern. Das erste, was hier unsre Aufmerksamkeit erregt, ist im Westen der stattliche Kummerower See. Ihn und vorher den Malchiner See durchfließt die Peene, deren östlichem Quellfluß wir schon in Mecklenburg unweit des Großen Varchentiner Sees begegnet sind. Bei der ansehnlichen, ehemals befestigten Stadt Demmin scheinen sich zwei Flüsse zu kreuzen, es ist der Zusammenfluß der Peene mit Trebel und Tollense, der diese Täuschung hervorruft. Die Peene selbst macht mit ihren gewaltigen Windungen, ihrem Wasserreichtum und der Menge großer Schiffe, die sie trägt, den Eindruck eines bedeutenden Tieflandstromes.

In der Ferne leuchtet es silbern auf, diesmal aber ist es kein Binnensee, sondern ein Stückchen Ostsee, der Greifswalder Bodden. Jetzt heißt es, sich über die Lage

klar werden, in einer halben Stunde haben wir die See erreicht! Eine Landung auf Rügen ist ausgeschlossen, der noch immer aus Südwesten wehende Wind würde uns gerade östlich an der Insel vorbeitreiben. Dann könnten wir bei genauer Einhaltung der gegenwärtigen Richtung an eine Beendigung der Fahrt auf Bornholm denken. Die Wetterlage ist sehr günstig, wir sind an der Vorderseite eines von Schottland her nach Ostsüdosten vorrückenden Tiefs angelangt, haben also auf der See eine allmähliche Linksdrehung des Windes zu erwarten und dürfen, selbst wenn wir auch an Bornholm noch östlich vorbeitreiben sollten, darauf rechnen, bei Karlskrona oder nördlich davon die schwedische Küste zu gewinnen.

Für die Länge der Fahrt über die Ostsee nach Schweden ergibt die Messung auf der Karte 250 bis 300 Kilometer, und da die wieder beständig zunehmende Windschnelligkeit jetzt schon 50 Stundenkilometer beträgt, so würden wir höchstens sechs Stunden dazu brauchen. Es ist vormittag elf Uhr, in den ganzen vorausgegangnen zehn Stunden haben wir nur ein Siebentel unsers Ballastes, nämlich zwei Sack verbraucht, zwölf sind noch übrig. Bei der vortrefflichen Haltung des Ballons und der immer erfolgreichern Bekämpfung von Dunst und Wolkenbildung durch die Sonne haben wir große vertikale Schwankungen nicht zu befürchten. Fliegen wir also in Gottes Namen hinüber, es wird eine herrliche Fahrt werden! Der jüngere Reisegefährte stimmt begeistert zu, seinen Schwager aber zieht ein so starker Magnet in die Heimat zurück, daß er jede Verhandlung über eine Fortsetzung der Fahrt ablehnt. Ja, hätten wir statt unsrer 12 Sack noch 38, die wir doch von Rechts wegen haben sollten, so müßte bei der alsdann *ganz* unzweifelhaften Gefahrlosigkeit der dritte Mann es sich gefallen lassen, überstimmt zu werden.

Der Führer denkt nicht daran, dem Glücklichen seinen Entschluß zu verargen, so schwer es ihn auch ankommt, mit Sechssiebentel des mitgenommnen Ballastes landen zu müssen. Wir gehn ans Schlepptau und können uns

nun leicht die Sandverschwendung leisten, jeden Telegraphendraht und jedes Häuschen zu überspringen. Jenseit des Greifswalder Universitätsforstes und der Bahn Anklam–Stralsund suchen wir uns an der nächsten Landstraße, die eine kurze Wagenfahrt nach der Bahn sichert, den einzigen zwischen Kornfeldern gelegnen Sturzacker aus und landen dort glatt und weich ein halb zwölf Uhr, zweieinhalb Kilometer hinter der Küste, unweit Güst, östlich von Greifswald.

Wie richtig die Berechnung des Führers gewesen war, bestätigte die Wetterkarte des 6. August: die Linksdrehung des Windes über der See erfolgte schon bei Bornholm, die Windstärke betrug 80 Kilometer in der Stunde, in längstens vier Stunden also wären wir in Schweden gewesen. Für diese letzte und schlimmste Enttäuschung auf seiner Jubiläumsfahrt entschädigte den Führer ein Abend am Strande von Eldena bei Greifswald und ein Tagesausflug nach Rügen.

3. Zum drittenmale nach Rußland

Soll man bei einer Nachtfahrt das Schlepptau auslegen oder nicht? Darüber sind die Ansichten der Ballonführer geteilt. „Besser mit dem Tau etwaige Hindernisse berühren, die sich plötzlich in den Weg stellen, als mit dem Korbe an sie stoßen, wodurch die Insassen gefährdet werden, das herabhängende Schlepptau dient dann als Sicherheitslot.“ Gewiß hat dieser oft aufgestellte Grundsatz etwas für sich, aber vieles spricht dagegen. So angenehm es ist, bei einer Fahrt am Schlepptau den Ballon sich seine Gleichgewichtslage selber suchen und erhalten zu lassen, so liegen doch die beiden Gefahren, Schaden mit dem Tau anzurichten oder hängen zu bleiben, zu nahe und sind in der Dunkelheit doppelt unangenehm. Infolgedessen ist es bei ausgelegtem Schlepptau nicht möglich, den oft sehr flotten Bodenwind bis 100 Meter über der Erde auszunützen, weil man je nach dem Gelände häufig genötigt ist, den Boden mit dem Tau zu verlassen. Das

aber kann bei der Länge des Taues von 100 Metern in der Regel nur durch größere Ballastopfer geschehn, und diese bewirken dann, wie wir bei frühern Fahrtberichten wiederholt gezeigt haben, jedesmal ein Hinaussteigen über das vorhergehende Maximum und damit Gasverlust, also eine Verkürzung der Fahrt. Für den Korb dagegen genügt es, wenn er sich nur wenige Meter über das Fahrthindernis erhebt, wozu es, zumal bei Wasserstoffüllung, nur einiger Handvoll Sand bedarf.

Die Gefahr des Anstoßens mit dem Korbe ist übrigens gar nicht so groß, als man gewöhnlich annimmt. Eine immer wieder gemachte Erfahrung ist es, daß der Ballon, wenn er auf Berge zufliegt, auch ohne Ballastausgabe entsprechend steigt und in gewisser Entfernung sozusagen am Berge emporklettert. Auch Dr. Bröckelmann hat dies bei seiner Alpenfahrt am 22. Juli 1907 wieder bestätigt gefunden. Der auf die Böschung eines Berges auftreffende Luftstrom wird durch diese nach oben abgelenkt und nimmt den Ballon mit sich hinauf. In beschränktem Maße gilt dies auch von einem entgegenstehenden Walde. Selbst die bei zerrissenem Gelände und Klippen entstehenden Brandungen und Wirbel der Luftmassen bewirken eine Ablenkung oder mildern wenigstens den Anprall. Ein Anstoßen des Korbes an geschmeidige Hindernisse oder auch ein Aufstoßen auf den Boden ist bei ganz niedrigem Fluge und bei einer nicht außergewöhnlichen wagerechten Geschwindigkeit nicht schlimm; feste, unbiegsame Gegenstände müssen natürlich vermieden werden. Deshalb hat einer der Fahrtgenossen, dessen Auge sich an die Dunkelheit gewöhnt hat, und der nicht durch Benutzung einer elektrischen Lampe zeitweise geblendet ist, mit einem Sandsack zur Hand immer scharf in der Fahrtrichtung auszuspähen und auch das nur 12 Meter lange Hochlaßtau zu beobachten. Dieses richtet ja durch sein Schleifen keinen Schaden an, kann bei etwaigem Hängenbleiben leicht wieder losgerissen oder zur Not gekappt werden und zeigt doch durch sein Auf-

setzen sofort, daß man dem Boden oder Fahrthindernissen bedenklich nahe ist. Bei der Annäherung nun an Felsen, Gebäude und Ortschaften oder an Telegraphenleitungen wird durch geringen Ballastauswurf der Ballon einige Meter höher gebracht. Baumkronen oder auch den Erdboden braucht man nicht zu scheuen. Jedes An- oder Aufstoßen bewirkt meist auch sofort wieder einen kleinen Auftrieb, und ein Hängenbleiben des Korbes selbst ist kaum zu befürchten, auch wäre er durch Ballastausgeben sofort wieder frei zu machen. Selbst durch eine ganze Reihe von Baumwipfeln rauscht der Korb hindurch, bis er sich von selbst wieder hebt. Dazu kommt, daß die während der Nacht dem Boden entsteigenden schweren Dünste eine Schicht bilden, auf der ein Ballon gut schwimmen kann, und je nach deren Mächtigkeit gestaltet sich die Fahrtkurve zu einer mehr oder weniger flachen Wellenlinie.

Auf sieben lange Nachtfahrten über ebnes und über gebirgiges Gelände, über Gewässer aller Art und große Städte konnte ich bereits zurückblicken. Nur bei einer einzigen, der internationalen Wettfahrt, war das Schlepptau ausgelegt worden. Wir hatten es zu bereuen. Der Ballon hielt sich bei lebhaftem Bodenwind vortrefflich in 30 Meter Höhe, da aber das Schlepptau immer wieder Unheil anzurichten drohte, mußten wir jedesmal über 100 Meter hinaufgehn und erschöpften auf diese Weise viel zu früh unsern Ballastvorrat. Ein Versuch, das einen Zentner schwere Schlepptau wieder in den Korb hereinzuziehn, mißlang.

Auf den übrigen sechs Fahrten hatte ich mir durch Innebehalten des Taues die Möglichkeit gewahrt, sehr tief zu fahren, sodaß selbst ein Loten mit der Stimme, das heißt die Bestimmung der Höhe des Ballons über dem Boden durch Echoruf, meist nicht mehr ausführbar, aber auch nicht nötig war, da ja die Augen genügten, die Entfernung abzuschätzen; und wiederholt war dabei die Fahrtlinie auf weite Strecken fast ganz gerade gewesen.

Wie große Sandopfer, namentlich bei ungünstiger Witterung, nötig sind, wenn man ein An- und Aufstoßen ängstlich vermeidet, hatte die zweite Fahrt nach Rußland gezeigt. Diesmal war ich entschlossen, es darauf ankommen zu lassen und es mit einer Fahrt dicht über dem Erdboden hin zu versuchen.

Die „Fliegende Gruppe" war wieder beisammen, nämlich des Vereins ehemaliger Fürstenschüler, wie dessen Vorsitzender, Oberst Königsheim, die Teilnehmer an der Winterfahrt über St. Afra bei Erwiderung eines ihm gesandten Grußes im Scherz genannt hatte: der Altafraner Justizrat Dr. Reichel, der alte Grimmenser Dr. Weißwange und der Führer, der sich als ein Vertreter beider sächsischen Fürstenschulen betrachten darf; nun wäre der Gruppe zu ihrer Vervollständigung noch ein Zuwachs aus dem Kreise ehemaliger Pförtner zu wünschen, vielleicht trägt dieser Hinweis dazu bei.

Abends fünf Minuten vor 8 Uhr am 12. August stieg der „Bezold" von Tegel auf mit $10^1/_2$ Sack Ballast, für eine Nachtfahrt mit Leuchtgas herzlich wenig. Es war ein milder Sommerabend, vorläufig noch hell genug, daß man sehn konnte, wohin die Fahrt ging. Natürlich nach Osten, also voraussichtlich schon wieder nach Rußland! Ich dachte mir's ja, darum hatte ich mich mit dem visierten Passe nicht begnügt, sondern mir auch noch eine behördliche Bescheinigung darüber ausstellen lassen, daß ich gewohnt sei, meine Reisen ins Ausland mit dem Luftballon zu machen, und zwar in Begleitung eines oder mehrerer „Gehilfen", deren Namen im voraus nicht festgestellt werden könnten. Dieses Schreiben war in deutscher, französischer und russischer Sprache abgefaßt und mit drei großen Siegeln versehen, einem schwarzen, einem roten und einem weißen, das mußte doch helfen!

Fürs erste, in der volkreichen Umgebung von Berlin, war an die geplante Bodenfahrt nicht zu denken. Wir hielten uns über Dalldorf, Nieder-Schönhausen und Heinersdorf zwischen 120 und 150 Metern und genossen so einen

überaus anziehenden Blick auf die Weltstadt zu unsrer Rechten, die soeben in der Fülle ihrer künstlichen Beleuchtung zu erstrahlen begann. Glänzend zeichneten sich die Hauptstraßen, die Linden, die Leipziger und die lange Friedrichstraße ab, noch viel glänzender aber — all die Biergärten in Berlin und um Berlin herum, während die übrige Stadt noch recht in Dunkel gehüllt war.

Ein wenig änderte sich jetzt die Richtung etwas mehr nach Ostsüdost über Hohen-Schönhausen, Neuenhagen und Hennickendorf am Stienitzsee. Das Gas hatte nach anderthalbstündiger Fahrt die Temperatur der Luft angenommen, die Ortschaften wurden seltner, und nun, nachdem wir ein Fünftel unsers Ballasts verbraucht hatten, konnte der beabsichtigte Versuch beginnen. Er gelang über alles Erwarten.

Der Ballon sinkt auf 50, auf 30 Meter, er sinkt noch tiefer, das Hochlaßtau streift den Boden, wir lassen es ruhig geschehn. Bäume, an denen wir vorbeikommen, überragen uns, wir sind zeitweise nicht höher über der Erde, als führen wir auf dem Verdeck eines Berliner Omnibus, nur geht es rascher vorwärts, mit 34 Kilometern in der Stunde. Es muß ein seltsamer Anblick sein, wie unser großer Ballon so knapp über der Erde schnell vorwärts strebt, aber bei Nacht sieht es ja niemand. Wir nähern uns Wäldern, gleiten kurze Zeit auf den Wipfeln entlang und steigen dann von selbst über sie empor. Nach dem Forst Komturei Lietzen bei Seelow überfliegen wir die Bahn Wriezen–Frankfurt an der Oder, hoch genug, um die Telegraphenleitung nicht zu gefährden. Dann vertieft sich vor uns das bis dahin durchschnittlich 50 bis 60 Meter hohe Gelände, setzt sich aber nach rechts als eine nach Süden ausweichende Hügelkette fort in den „Bergen“ von Mallnow und Alt-Podelzig. Unter uns liegt flaches, von Kanälen durchschnittenes Wiesenland, das in seinem Nebelkleide wie ein großer See erscheint, eine Täuschung, die wir in dieser Nacht oft erfahren. Wir sind über dem südöstlichsten Ende des Oderbruchs.

Das Windrädchen steht still, wir schwimmen also gleichmäßig in einer Luftschicht; nur bisweilen dreht es sich hastig nach rechts, das wäre ein Zeichen, daß wir rasch fallen. Allein wir sind so tief, daß ein rasches Fallen überhaupt nicht mehr möglich ist; vielmehr sind es starke, vom Erdboden aufsteigende Ströme, die auf das Rädchen den gleichen Einfluß ausüben wie eine hastige Bewegung nach unten. Der Barograph beschreibt auf dem untersten Rande des mit dem Zylinder sich drehenden Papierstreifens eine wagerechte Linie mit kaum wahrnehmbaren Abweichungen, ein Barogramm so merkwürdig wie noch auf keiner frühern Fahrt.

Wir treiben genau nach Osten, das sehen wir an dem Sternbilde des Großen Bären, der in wundervoller Klarheit immer zu unsrer Linken bleibt. Dazu beobachten wir eine Menge Sternschnuppen in der Augustnacht und auch ein leuchtendes Meteor, es ist ja einer der Tage, in denen der Leonidenschwarm die Erdatmosphäre berührt. Nordöstlich vor uns blinkt das Lichtergewirr einer großen Stadt, Küstrin. Zwischen ihr und Göritz schweben wir, nur 20 Meter hoch, über die Oder und über zwei Bahnlinien, die links und rechts den Oderlauf begleiten und sich bei Küstrin mit vier andern Bahnen vereinigen.

Das Land unter uns senkt sich so tief, daß unser Barometer 30 Meter unter Null anzeigt. Es sind die sumpfigen Niederungen des Warthebruchs mit seinen zahllosen stehenden Gewässern und Kanälen. Große Scharen von Wasservögeln, die sonst hier vor jeder menschlichen Annäherung sicher sind, kreischen laut auf, plätschern aufgeregt im Wasser und flüchten vor unserm Ballon wie vor einem großen Raubvogel. Auch viel Irrlichter nehmen wir wahr, wie schon vorher bei Heinersdorf im ehemaligen Bistum Lebus.

Zweieinhalb Stunden sind wir nun schon, ohne Ballast auszugeben, so dicht über dem Boden hingefahren, auch über mannigfache Gewässer hinweg, über kleine Seen und Flüsse, über Sümpfe und Teiche, über die Oder und viele

Kanäle, sodaß wir an die Möglichkeit einer „Tunke“, wie der Luftschiffer das Eintauchen des Korbes in Wasser nennt,*) gar nicht mehr denken. Da ereilt uns das Schicksal doch. Plötzlich, gerade um Mitternacht, ein Aufklatschen und Spritzen, wir sind in einen der schilfdurchwachsnen Tümpel des Warthebruches geraten und werden nun darin vom Ballon weiter geschleift. Wieder kreischen die Sumpfvögel laut auf, diesmal aber klingt's uns mehr wie ein Geschrei der Schadenfreude. Das Wasser, das durch das Weidengeflecht ungehindert eindringt, reicht uns bis an den Leib. Es war ein Sühlen im Wasser nach Art der Hirsche, wie wir's unterwegs so oft belauscht hatten. Der Führer, dem eine solche Verbindung von Luftreise und Wasserfahrt in der Reihe seiner Luftschiffererlebnisse bisher noch fehlte, begrüßt den Zwischenfall als eine wertvolle Bereicherung seiner Erfahrungen, findet aber bei seinen Reisegefährten für diese Auffassung wenig Verständnis. Der ganze Spritzer wäre übrigens leicht zu vermeiden gewesen, hätten wir uns eben nicht gar zu sicher gefühlt.

Eine Erleichterung des Korbes um zwei Sack zieht uns aus dem feuchten Element wieder heraus. Der Verlust ist nur scheinbar: was wir an Sand opfern, haben wir an flüssigem Ballast aufgenommen, der freilich nicht nur das Gewicht der übrigen Sandsäcke und des Verpackungsplans, sondern auch aller im untern Teile des Korbes verstauten Habseligkeiten und unsrer Kleidung bedeutend vermehrt hat. Was im einzelnen dabei alles geschehen ist, deckt vorläufig Nacht und Grauen. Eins merken wir schon jetzt: das durch seine Anbringung außerhalb des Korbes am meisten gefährdete Windrädchen ist weg, sehr zum Nachteil unsrer weitern Beobachtungen.

Das Ablaufen des Wassers läßt uns ein wenig steigen und erinnert uns daran, auch wieder einmal nach oben

---

*) Gewöhnlich zusammengesetzt mit dem Namen des Flusses, in den das Eintauchen erfolgt: Moseltunke, Wesertunke usw.

zu schauen. Es ist ein wunderbarer Anblick, der sich uns bietet: die mächtige dunkle Kugel des Ballons über uns, von strahlenden Sternen rings umgeben. Noch eine Stunde etwa bewegen wir uns über Niederungen, dann beginnt die längste und anziehendste Waldfahrt, die mir bis jetzt auf meinen Luftreisen beschieden war, über die schier endlosen Forste, die einen Teil der Neumark und von Westposen ausfüllen. Vier Stunden währt sie bei einer Geschwindigkeit von stündlich 25 bis 40 Kilometern. Nach Osten zu nehmen diese Waldungen, wildreiche Jagdgründe, immer mehr den Charakter eines Gebirges oder, ihrem Ursprung gemäß, den einer hohen Dünenkette an viele Täler, von dampfenden Nebeln erfüllt, und Schluchten mit kleinen Rinnsalen, zum Teil rauschenden Bächen, durchfurchen sie, auch einige größere Wasserläufe durchbrechen den ganzen Höhenzug von Süden nach Norden, zunächst Zuflüsse der Warthe, dann diese selbst, von einer breiten Niederung umgeben. Größere Straßen sehen wir nur wenig — und diese sind sandig, mit ausgefahrnen Gleisen —, Eisenbahnen gar nicht, dagegen ein sorgfältig angelegtes Riesennetz von rechtwinklig in gleichen Abständen sich kreuzenden Schneisen. Größere Ansiedlungen fehlen gänzlich, nur einige Forsthäuser und Wohnungen von Arbeitern unterbrechen die tiefe Waldeinsamkeit. Bezeichnend war die Antwort, die wir auf unsre Frage nach dem nächsten Orte von einem Waldwärter erhielten: „Da kommen Sie nicht durch!“ Ein Luftballon kommt überall durch oder vielmehr drüber weg!

Sobald wir ein menschliches Wesen wahrnehmen oder wahrzunehmen glauben, lassen wir unser ohrenerschütterndes Lärminstrument, eine gellende Jagdhupe, ertönen und haben damit wiederholt guten Erfolg. So rief uns schon halb zwei Uhr eine Stimme zu, daß wir über dem Raudener Forste nördlich von Zielenzig seien, fuhr aber gleich darauf in vorwurfsvollem Tone fort: „Nun haben Sie mir doch alle meine Hirsche verscheucht!“ Wir hatten einem Jäger den Anstand verdorben. Nach Überfliegung

der Forste von Schweinert, Waitz, Birnbaum und Zirke kommen wir wieder an einen vielgewundnen Fluß, wir schweben an ihm entlang nach Osten und viermal über seine Bogen hinweg, es ist immer wieder die Warthe, die ihre Richtung ja so oft wechselt, nur ein gut Stück weiter aufwärts.

Um vier Uhr ist es völlig hell, mit dem tagenden Morgen hat die Windstärke zugenommen, wir fliegen mit Schnellzugsgeschwindigkeit, und da wir uns immer noch ebenso tief halten können wie in der Nacht, genießen wir mit Entzücken alle Schönheiten des riesengroßen und doch in seinen Einzelheiten so zierlichen Waldgebirges. Endlich, früh fünf Uhr, erreichen wir auch wieder eine Bahn, Posen–Kreuz, bei der ganz im Walde gelegnen Station Miala neben einem wurmartig gekrümmten See im Dratziger Forste.

Die Waldungen hören für uns jetzt auf, der Wind trägt uns nach dem früher sogenannten Netzedistrikt, der seine Herren wiederholt gewechselt hat. Durch die erste Teilung Polens kam er an Preußen, im Frieden von Tilsit zu dem Herzogtum Warschau, 1815 wieder an Preußen zurück. Behielten wir den jetzt wehenden Südwest, so wäre uns diesmal die im Mai versagte Landung an der Danziger Bucht wirklich beschieden. Aber es kommt auch heute wieder anders. Wir sollen die Netzelandschaft in mehr als zweistündigem Fluge gründlich kennen lernen, und es lohnt sich auch.

Der Fluß kommt in 70 Kilometer langem Laufe von Nakel an aus dem Osten her, wendet sich, nachdem er bei Usch die Küddow aufgenommen hat, nach Süden, lenkt aber bei Czarnikau in seine westliche Richtung wieder ein. Diese beiden Ecken schneiden wir ab: wir kreuzen die Netze dreimal bald nacheinander, zuerst bei Rosko östlich von Filehne, dann wieder bei der langgestreckten Kolonie Romanshof und zuletzt bei Dziembowo östlich von Usch. Dann aber ändert sich der Wind, wir treiben ostwärts über dem hohen, in den Eichbergen bei

Freymark bis zu 200 Meter ansteigenden Talrande hin, der den breiten Netzebruch im Norden einfaßt, während niedrigere Höhen den Südrand bilden.

Es ist bewunderungswürdig, was die friderizianische Siedlung in zähem Fleiß durch Entwässerung und Austorfung aus diesem gefährlichen Moorgrunde gemacht hat: ein fruchtbares Kulturland. Namentlich an dem nördlichen Hange schließt sich, durch die Bahn Bromberg–Schneidemühl untereinander verbunden, eine gesegnete Kolonie an die andre, deren jedesmal von Gehöften ausgehende, genau von Norden nach Süden verlaufende Felder durch lange Parallelkanäle voneinander getrennt sind. Fettes Wiesenland reicht von beiden Seiten bis an den zum Teil seltsam verzweigten Fluß heran. Im Westen sind es mehr deutsche Ansiedlungen, wie die Namen Netzdorf, Hoffmannsdorf, Königsdorf, Friedrichshorst beweisen, im Osten mehr polnische, Lodzia, Aniela, Bielawy.

Wir sind in der rechten Höhe, um photographische Aufnahmen machen zu können, 200 bis 300 Meter, aber die Beleuchtung ist dafür ungeeignet, auch ist der eine Apparat samt zwei Päckchen Films durch unsre Tunke im Warthebruch verdorben. Ebenso haben unsre Lebensmittel Warthewasser gekostet, schmecken aber, nachdem die Sonne sie wieder getrocknet hat, ganz vortrefflich, und unsre Thermosflaschen, soweit ihr Glaseinsatz durch die mehrfachen Püffe nicht in die Brüche gegangen ist, spenden uns warmen Tee und Kaffee aus dem Berliner „Rheingold“.

Gegen acht Uhr sind wir, von der Sonne auf 1050 Meter emporgezogen, über Nakel, einer hübschen, altertümlichen Stadt mit zwei aneinanderstoßenden Plätzen, von denen der eine das große zweiflüglige Rathaus trägt. Einst war sie eine wichtige Festung, die in den Polenkriegen heiß umstritten wurde. Zwei Brücken führen über die Netze nach Steinburg-Brückenkopf, Eisenbahn und Heerstraße nach Gnesen zweigen sich hier ab. Von Nakel an ab-

wärts ist die Netze schiffbar. Viele große Kähne, mit Holz beladen, hatten wir auf ihr gesehen. Als wir noch tief genug fuhren, luden Schiffer uns ein, zu ihnen in ihre Zille zu kommen, wir aber rieten ihnen, lieber uns oben im Luftschiff zu besuchen. Auf ihre Frage: „Woher? wohin?“ antworteten wir keck: „Von Berlin nach Königsberg!“ Übrigens mochte ihnen unser Korb einen festlichen Eindruck machen, er war reich mit Schilf geschmückt, das beim Eintauchen in den Warthebruch an ihm hängen geblieben war.

Wie wir auf unsrer Fahrt nach Pomerellen den mittleren Arm des norddeutschen Urstromes bei dem Obrakanal und seiner Einmündung in die Oder zu studieren Gelegenheit fanden, so haben wir heute schon seit zwei Stunden die nördlichste, größte Talung des Urstroms unter uns. Es ist der Arm, der das Wasser der Weichsel von Thorn aus durch die Brahe und den Bromberger Kanal nach der Netze, dann durch Warthe und Oderbruch in der Richtung des Finowkanals zur obern Havel, endlich in der Linie des Ruppiner und Rhinkanals zur untern Havel und somit durch das Tal der Elbe zur Nordsee führte. Die Verhältnisse liegen hier ähnlich, wie wir sie damals bei Tschicherzig beobachteten: die Höhen am Nordrande des Netzetals setzen sich parallel mit dem Bromberger Kanal nach Osten zu fort, während der obere Teil der Netze selbst von Nakel an aufwärts, wie bei Tschicherzig die obere Oder, früher nur ein linker Nebenfluß des Urstroms war.

Bei der Kolonie Kruschin erhält der Bromberger Kanal unterhalb einer Schleuse Wasserzufluß aus dem Oberlaufe der Netze durch den Speisekanal. An dieser Stelle verlassen wir das Tal des Urstroms und bewegen uns über die hier schiffbare Brahe, die in vielgewundnem Laufe von Norden kommend den Forst Jagdschütz durchfließt und bei Bromberg nach Osten umbiegt. Aus dem Forste ist ein großes rechteckiges Stück ausgerodet, von dort her dröhnt Geschützdonner der Bromberger Artillerie, in

dem anstoßenden Walde knattert Gewehrfeuer vom Gefechtsschießen der Infanterieregimenter, und auf einem der Exerzierplätze üben mehrere Abteilungen der Grenadiere zu Pferd.

Bromberg selbst, zu unsrer Rechten zwischen großen Waldungen gelegen, macht mit seinem vielmaschigen, aber unregelmäßigen Straßennetz, seinen Vorstädten und den volkreichen Dörfern in seiner unmittelbaren Nähe, namentlich auch durch die Menge der hier zusammenlaufenden Landstraßen und Eisenbahnen auf uns den Eindruck einer bedeutenden Handelsstadt. Daß sie dazu geworden ist, verdankt sie den schmalen, silberglitzernden Streifen, die sie durchziehen. Friedrich der Zweite legte durch die Wasserverbindung der Brahe mit der Netze den Grund zu ihrem Wohlstande, seitdem hat ihre Einwohnerzahl um mehr als das Fünffache zugenommen.

Gerade aus vor uns liegt der östlichste deutsche Strom, der einzige, den ich noch nicht überflogen hatte, die Weichsel, die hier in fruchtbarem, aber bis zu zwei Kilometer sich verengendem Tale den Uralisch-baltischen Höhenzug in mächtigen Windungen durchbricht und die Pommersche Seenplatte von der Preußischen scheidet. So zahlreiche große Inseln wie hier haben wir noch in keinem andern Strom gesehen, und wir begreifen, daß diese im Verein mit den starken Krümmungen zur Zeit des Eisganges auf dem ungestümen Strome zu einer ernsten Gefahr für die anliegenden Landschaften werden können.

Während wir uns der Betrachtung dieses großartigen Bildes hingeben, wird es plötzlich kalt, die Sonne hat sich hinter Wolken verborgen. Aus unsrer Höhe von 1500 Metern sinken wir in kurzer Zeit bis ans Schlepptau hinab, mit dem Reste unsers Ballastes müssen wir ja sparsam umgehn. Kurz ehe wir an die Weichsel kommen, machen wir durch ein geringes Sandopfer der Fahrt am Schlepptau wieder ein Ende und erheben uns unter dem Einfluß der Sonne rasch auf 1600 Meter. Den schweren, von Warthewasser noch durchnäßten Verpackungsplan legen

wir über den Korbrand, und das allmähliche Verdunsten der Feuchtigkeit bewirkt, daß wir in einunddreiviertel Stunden langsam steigen bis 2300 Meter.

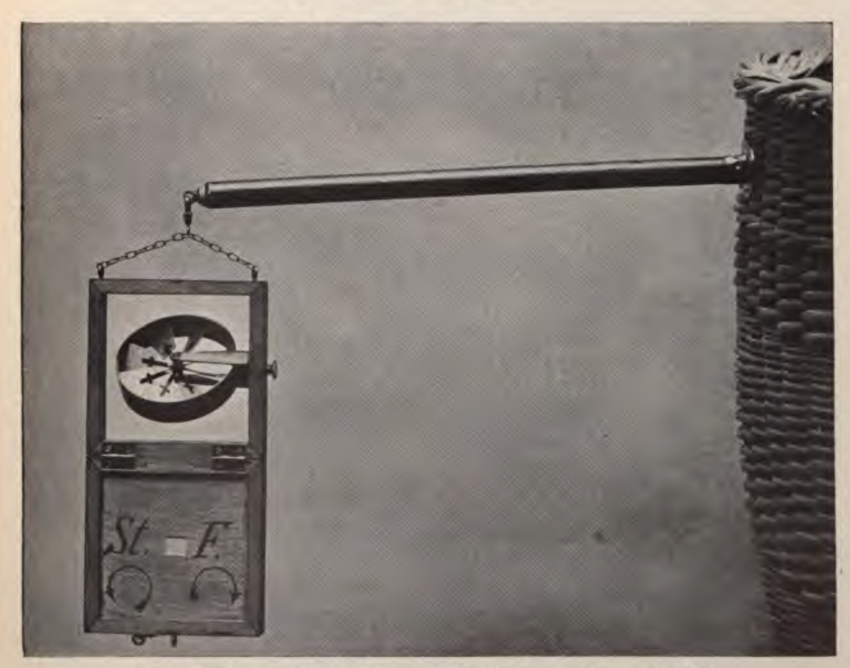
Haufenwolken, über die wir uns erheben, schließen sich zu einem Wolkenmeere zusammen, das nach dem Horizonte zu, wo es in Stratuswände übergeht, eine reizende Täuschung hervorruft: Lücken, durch die der blaue Himmel hindurchschaut, erscheinen wie überirdische Seen von mannigfacher Gestalt, Inseln der Seligen schwimmen darin. Aber auch wirkliche Seen werden bei den freilich recht seltnen Durchblicken nach der Erde unter uns sichtbar, so der vielgegliederte Kulmsee, hinter dem nach Osten zu zahlreiche kleinere Wasserbecken des Kulmerlandes auftauchen. Wieder hören wir heftiges Artilleriefeuer, diesmal muß es wohl von Süden, von Thorn herkommen.

Aufs neue wechselt die Richtung, wir treiben mehr nach Südosten, also nach Rußland zu. Bei der nächsten Öffnung der Wolken liegt Ostrowitt an der Bahn Thorn–Goßlershausen gerade zu unsern Füßen neben zwei kleinen Seen von unverkennbarer Form, wenige Minuten später ein stattlicher Fluß mit starkgekrümmtem Laufe, von Frachtkähnen und Flößen förmlich bedeckt, Holzniederlagen zu beiden Seiten, an den Ufern einander gegenüber je eine alte Stadt. Es ist der Grenzfluß zwischen Westpreußen und Polen, die Drewenz, ein Nebenfluß der Weichsel, in die sie östlich von Thorn mündet, die beiden Städte sind: auf deutscher Seite Gollup, auf russischer Dobrzin. Wir schweben also wieder einmal über einem Teile des Zarenreiches. Die Regellosigkeit der Felder, der üble Zustand der Straßen mit ihren willkürlich verstreuten Bäumen, die Dürftigkeit der Ansiedlungen, der Mangel an Eisenbahnen würden es uns auch ohne Karte verraten. Eine Menge Seen gruppieren sich um Studzienka. Die Stadt nördlich von uns an der Vereinigung von sechs Straßen ist die Kreisstadt Rypin. Da flattert — wir trauen unsern Augen kaum — in 2000 Metern Höhe ein großer bunter Schmetterling über unsern Korb hinweg. Ein rasch aufsteigender



Mit Meyers Aristostigmat. Photogr. Reichel

„Gefangen" in Polen. S. 226.



Des Verfassers Windrädchen (Vertikalanemoskop). S. 182.



Luftstrom kann ihn nicht emporgetragen haben, denn wir haben ganz allmählich diese Höhe erreicht. Bald darauf trafen wir noch 250 Meter höher einen zweiten Schmetterling. Für Entomologen ist diese Beobachtung vielleicht von Wert.

Der Wind läßt uns wieder einen Bogen nach Nordosten beschreiben. Nur ein klein wenig mehr Südwest im Rücken, dann kommen wir wieder über deutsches Land in der Richtung auf Allenstein in der Provinz Ostpreußen, und alle Unbequemlichkeiten einer Landung in Rußland bleiben uns erspart! Allein der Ballon beginnt zu sinken, und wir haben nichts mehr, um den Fall aufzuhalten. Erst langsam, dann immer schneller geht's abwärts. Zehn Uhr fünfunddreißig Minuten landen wir glatt, aber sehr feucht in dem Sumpfgraben eines Torfbruches beim Vorwerke Piaski des Gutes Okalewo, Kreis Rypin, Gouvernement Plozk, nur noch acht Kilometer von der deutschen Grenze entfernt, nachdem wir 50 Kilometer über russischem Boden, von Tegel aus im ganzen 460 Kilometer zurückgelegt haben, für eine Fahrt mit Leuchtgas und zehneinhalb Sack Ballast ein ganz erfreuliches Ergebnis.

Ballonhülle und Korb mit einem Gesamtgewicht von 429 Kilo aus dem Sumpfe herauszuschaffen war nicht leicht, an eine regelrechte Verpackung gar nicht zu denken, zumal da sich die Landleute hier für solche besondre Aufgaben als wenig begabt erwiesen. Auch wir selbst gerieten dabei tüchtig ins Wasser, und nach dem so kurz vorausgegangnen Erlebnis im Warthebruch fehlte jetzt der Reiz der Neuheit. Zur rechten Zeit kam uns Hilfe in der Not. Guter Mieczyslaw Gertych, was wäre aus uns geworden, wenn wir dich nicht gehabt hätten! Denn schon nahte unser Verhängnis auch noch in andrer Gestalt: mit Seitengewehr in weißer Litewka und rotgeränderter Mütze, ein Landpolizist.

Mit strenger Amtsmiene erklärte er uns bis auf weiteres für seine Gefangnen. Alle meine Gegenvorstellungen und Hinweise auf die Zuvorkommenheit russischer Behörden

bei meinen ersten beiden Landungen in Polen waren vergeblich, auch mein visierter Paß und das dreisprachige Schreiben mit den drei großen Siegeln, das ich als letzten und höchsten Trumpf mit Siegeszuversicht vorlegte, verfehlten auf diesen Mann des Gesetzes völlig ihren Eindruck. Und er war damit ganz in seinem Rechte. Wenn wir früher so leichten Kaufes davongekommen waren, so lag es daran, daß wir es damals mit der Gendarmerie zu tun gehabt hatten. Dieser aber, die in Warschau in der Person eines Generals ihren eignen Chef hat, steht das Recht selbständiger Entscheidung zu, während die Landpolizei der Kreisverwaltung unterstellt ist und über alle besondern Vorkommnisse auf dem Instanzenwege an das Generalgouvernement in Warschau zu berichten hat. Nun ist über Polen noch immer der Kriegszustand verhängt, und der Generalgouverneur hatte erst vierzehn Tage zuvor seinen Behörden den schon früher gegebnen Befehl neu eingeschärft, in Polen landende Luftschiffer aufzuhalten und ihm sofort darüber Bericht zu erstatten. Einen Versuch, den Polizisten — auf andre Weise zur Abkürzung des Verfahrens zu bewegen, bezeichnete Gertych als bedenklich und aussichtslos.

Also es half nichts, „gefangen“ in Polen! Aber es war eine famose Haft, verklärt durch herzliche Gastfreundschaft, die wir nie vergessen werden. Vom Vorwerk Piaski fuhren wir nach Okalewo selbst, dem Herrensitz Adrians von Chelmicki, Mitglieds des Kaiserlich deutschen Automobilklubs. Dieser, seit Wochen schon krank, entbot uns seinen Willkommengruß, übertrug aber die Beherbergung und Verpflegung der Verhafteten eben unserm Mieczyslaw Gertych, der ihm seine 75 Quadratkilometer große, mit 5 Kilometer Wald an Deutschland grenzende Besitzung verwaltet. Beim Eintritt in seine Wohnung überraschte uns Inspektor Gertych durch die Mitteilung, daß er schon ältere Beziehungen zum Berliner Verein für Luftschiffahrt habe, und zeigte uns eine Visitenkarte „Stabsarzt Dr. Flemming, Bataillonsarzt des K. Pr. Luftschifferbataillons“. Dieser war drei

Wochen vorher 40 Kilometer südwestlich von Okalewo bei Lipno gelandet und hatte wie wir die Hilfe und den Rat unsers freundlichen Wirtes genossen.

Nun spielten Fernsprecher und Fernschreiber lebhaft zwischen Okalewo, Rypin und Warschau. Nachmittags um 5 Uhr wurden wir zum Verhör ins Gemeindehaus geführt. Auf erhöhter Bühne hinter einer Balkenbrüstung war dort der gesamte aus sechs Mitgliedern bestehende Gemeindevorstand versammelt. An der Breitseite des Tisches davor saß der Sekretär des Landrats von Rypin als Vertreter der kaiserlichen Regierung, ein liebenswürdiger, gesellschaftlich gewandter Herr mit fein geschnittnem, intelligentem Gesicht, schwarzem Haar und Spitzbart, ihm zur Linken standen ein Unteroffizier und ein Mann der Landpolizei, gegenüber hatte Inspektor Gertych als Dolmetscher Platz genommen, am untern Ende mit dem Blick gegen das Fenster des kleinen Zimmers wir drei Verdächtigen. Der Tatbestand wurde in Folio aufgenommen, und nunmehr fanden meine beiden behördlichen Ausweise die gebührende Beachtung, ein bogenlanger Drahtbericht ging nach Warschau ab. Noch während der Verhandlung waren die Polizisten auf einen Wink des Regierungsvertreters hinausgegangen und hatten unser Ballongerät und unsre Handtaschen durchsucht, doch wurde nichts beanstandet, während man Dr. Flemming einen Teil seiner Karten konfisziert hatte.

Nachmittag und Abend verbrachten wir mit Besichtigung landwirtschaftlicher Einrichtungen des Gutes, einem Spaziergang in dem schön angelegten, aber verwilderten Parke und unter anregenden Gesprächen mit dem Inspektor und dem Oberförster des Gutes Ludwig Schmid, dessen Wohnung acht Kilometer vom Herrenhause entfernt lag. Was die Zeitungen über die gegenwärtigen Zustände im russischen Reiche meldeten, wurde uns dabei in vollem Umfange bestätigt: auch in diesem Kreise waren Greuel an der Tagesordnung, erst vor kurzem noch war bei Okalewo ein Postwagen überfallen und geplündert, das

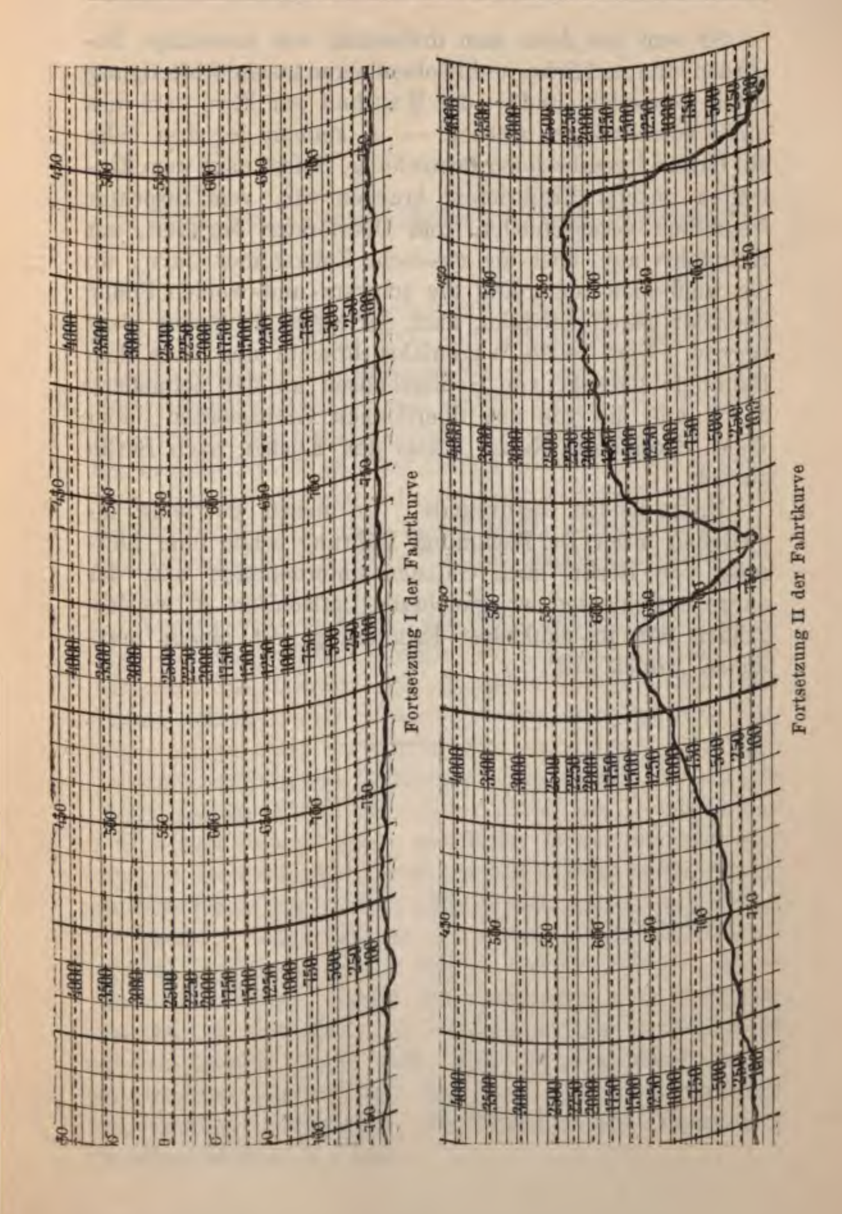
15*

Kosakengeleit, soweit es nicht flüchtete, niedergeschossen worden. Unsre Landung war an einem noch immerhin günstigen Platze erfolgt. Fünf Kilometer weiter in unsrer Fahrtrichtung wären wir in einen fast ausgetrockneten See geraten, aus dessen Moorgrund man uns weder durch Boote noch durch Wagen wieder hätte herausbringen können.

Obwohl wir vom Sekretär des Landrats den Bescheid erhalten hatten, daß die Regelung unsrer Angelegenheit möglicherweise einige Tage in Anspruch nehmen werde, machte Gertych, der mit dem Kaiserlichen Landrat und Hauptmann der Reserve Zakrzewski gut bekannt war, doch einen Versuch, die Sache zu beschleunigen, und ließ am nächsten Tage früh vier Uhr einen Boten nach der 14 Kilometer entfernten Kreisstadt fahren. Über alles Erwarten zeitig, schon vormittag um neun kam dieser zurück mit der schriftlichen Genehmigung für uns, über die Grenze zurückzukehren.



Fahrtkurve des Ballons Bezold am 13./14. August 1907. S. 217



Fortsetzung I der Fahrtkurve

Fortsetzung II der Fahrtkurve

So war uns denn zum drittenmal von russischen Behörden eine sachliche, wohlwollende und rasche Abfertigung zuteil geworden, und — der Wahrheit zur Ehre darf dies nicht verschwiegen werden — in keinem der drei Fälle auf Grund irgendwelcher Bestechung. Sofort nach dem Eintreffen unsers „Freibriefes“ brachen wir, vom Inspektor freundlich verabschiedet, vom Oberförster begleitet, zur Heimfahrt auf, über die russische Zollkammer Garw, wo die weiß-blau-roten und die schwarz-und-weißen Pfähle einander gegenüberstehn, nach der ersten deutschen Stadt Gorzno. Eine letzte Wagenfahrt brachte uns nach dem Bahnhofe Radosk, von Goßlershausen an der Schnellzug durch alle die von uns überflognen Landschaften, über Thorn, Bromberg, Nakel, Kreuz und Küstrin nach Berlin zurück.

Unsre beiden Gastfreunde, von denen der eine inzwischen unter Dr. Flemmings Führung schon eine Luftreise von Berlin nach Galizien unternommen hat, der andre entschlossen ist, gleichfalls Luftschiffer zu werden, grüßen wir in dankbarer Erinnerung mit einem herzlichen „Glück ab!“

13. Bei Nacht und Nebel durch Thüringen

Über eine erst während des Druckes am 30. September und 1. Oktober 1907 unternommene Luftreise sei hier wenigstens kurz berichtet, da sie eine luftschifferisch wertvolle Ergänzung zu der dritten Fahrt nach Rußland bot. Hatte die vorausgehende Fahrt gezeigt, daß man bei nächtlichem Fluge über flaches Land den Ballon recht wohl ohne Schlepptau auf der über der Erde lastenden Dunstschicht schwimmen lassen kann, so fand sich diesmal Gelegenheit, es auch in gebirgigerem Gelände zu versuchen.

Abends um neun Uhr bei ganz schwachem Nordost und 17 Grad Celsius stiegen wir mit dem „Ernst" in Bitterfeld auf, wieder eine „fliegende Gruppe", mit dem Führer einer seiner Pflegebefohlnen von Grimma her, Regierungsassessor Dr. Grille und der junge Altafraner Dr. jur. Bernhard von Schönberg. Ein dreißig bis fünfzig Meter dichter Nebel lag auf der Erde, die Geschwindigkeit betrug anfangs kaum vier Meter in der Sekunde und steigerte sich während der Nacht nur bis auf sieben Meter, so überließen wir es dem Ballon, sich seinen Weg selbst zu suchen. Ganz tadellos schwamm er auf der Nebelschicht, und zwar in der Weise, daß er selbst in reiner Luft und unter klarem Sternenhimmel sich bewegte, während er den Korb mit seinen Insassen in dem recht übelriechenden Nebel ließ, den die Lichtkegel unsrer elektrischen Lampen nur auf ganz kurze Entfernungen zu erhellen vermochten, Fledermäuse und Nachtvögel durchschwirrten die Luft.

Eine Orientierung mit dem Auge war unmöglich, selbst die künstliche Beleuchtung der Städte, die sonst in der Nacht guten Anhalt bietet, war nur verschwommen und in seltsam gewundnen Streifen erkennbar, etwa wie die im Entstehen begriffnen Welten am gestirnten Himmel, wie ein Orion- oder Andromedanebel. So konnten Ortschaften unter uns nur durch Zuruf festgestellt werden, und da wir immer niedrig fuhren, war dies nicht schwer, soweit nicht das greuliche Gebell der durch unser Pfeifen und Rufen aufgeregten Dorfmeute eine Verständigung unmöglich machte. Nach einer Stunde wurde uns Brehna genannt, um 12 Uhr Döllnitz im Saalkreis, 4 Uhr 40 Minuten Apolda, darauf überflogen wir ein Quertal des Thüringer Waldes nach dem andern, bis in die Gegend von Eisenach, lautes Wasserrauschen drang oft an unser Ohr. Der Ballon schwebte von selbst die Böschungen hinan und senkte sich dann jedesmal über dem Tale wieder ein wenig, das Gelände unter uns hob sich auf 500 bis 600 Meter.

Siebenmal allerdings erfolgte ein Anstoßen, meist an Bäume, einmal auch ein Aufstoßen auf den Erdboden, aber dem elastischen Korbe schadete dies nichts. Lange Strecken glitt er rauschend über die Wipfel aufsteigender Wälder hinweg, nur einmal bei sehr ungleicher Höhe der Bäume schaffte er sich wie ein das Dickicht durchbrechender Hirsch etwas ungestüm Bahn. Ein lang anhaltendes Schwanken des Ballons war die Folge davon und große Übelkeit bei allen drei Korbinsassen. Von unserm achteinhalb Sack betragenden Ballast gaben wir während der ganzen neunstündigen Nachtfahrt nur dann einige Handvoll aus, wenn wir ein Anstoßen voraussehen konnten, oder wenn es schon eingetreten war; dann riß uns der „Ernst" in der Vollkraft seiner Wasserstoffüllung sofort mehrere Meter empor. Bei ausgelegtem Schlepptau hätte jedes einzelne Hängenbleiben mindestens einen Sack gekostet. Schlang sich doch, als wir am folgenden Morgen kurze Zeit am Schlepptau fuhren, schon nach fünf Minuten dieses um Bäume, und, durch große Sandopfer befreit,

hakte es sich gleich darauf ein zweites und ein drittes mal fest. Ist dies schon bei Tage unangenehm, so kann es in der Nacht sehr gefährlich werden, denn zu heftigem Aufstoßen des Korbes kommt es dann erst recht, nur daß man in diesem Falle nicht mehr Herr der Lage ist, ganz abgesehen davon, daß die Dauer der Fahrt erheblich verkürzt wird infolge übermäßigen Ballastverbrauchs und weil der Wind das Gas aus dem gefesselten Ballon herausdrückt.

Das hatte mein Erlebnis im Kottbuser Stadtforst auf der zweiten Fahrt nach Rußland erwiesen und noch mehr die Schlepptauhavarie bei Oberstein im Nahetal, die Dr. Kurt Wegener am 23. Januar 1907 erlitt. Das Tau hatte sich in einem schmalen Felseinschnitt, durch den neben der Nahe eine zweigleisige Eisenbahn führt, um ein Doppel-T-Eisen geschlungen. Der Ballon wurde heftig hin und her gerissen und entleerte sich rasch, alle Mitfahrenden wurden mehr oder weniger seekrank. Als endlich das ausgefranste Tauende durch einen Mann abgewickelt war, hatte der Ballon nicht mehr die Kraft zu steigen. Bei der nun folgenden Schleiffahrt zerriß der Korb eine Telephonleitung, brach darauf eine Bresche in einen Zaun, knickte eine vier Meter hohe Tanne um, zertrümmerte beim Anschlagen an einen Giebel des Obersteiner Spitals mehrere Scheiben und deckte bei nochmaligem Aufsetzen einen Teil des Schieferdaches ab, der Ballon dagegen klatschte mehrmals auf die Felsen auf. Hätte man das Schlepptau innen behalten, so wäre man gleich nach dem ersten Aufstoßen des Korbes spielend wieder in die Höhe gegangen. Umgekehrt wären wir auf unsrer Nebelfahrt bei herabhängendem Tau fünfmal durch Eisenbahnzüge, die unter uns hinfuhren, schwer gefährdet worden; so waren wir, nur wenige Meter darüber, doch außer aller Gefahr.

Das Ergebnis der von mir unternommnen neun Nachtfahrten, die sämtlich ohne den geringsten Unfall verlaufen sind, glaube ich dahin zusammenfassen zu dürfen: bei einer in der Nacht oder vor deren Einbruch beginnenden

Dauerfahrt empfiehlt es sich, das Schlepptau im Korbe zu behalten; bei ebnem oder leicht gehügeltem Gelände, bei mäßiger Geschwindigkeit und nicht zu großer Finsternis ist es unbedenklich, den Ballon auf der Dunstschicht über der Erde schwimmen zu lassen, wobei fast jedes Ballastausgeben vermieden wird. Ist dagegen die Nacht sehr dunkel oder neblig, die Landschaft gebirgig oder die Geschwindigkeit bedeutend, so ist es angezeigt, höher zu gehn, um ein Anstoßen möglichst zu vermeiden. Kommt es aber doch dazu, so bedeutet dies bei voller Tragkraft des gefüllten Ballons noch keine Gefahr, wogegen das Festhaken des Schlepptaus von sehr schlimmen Folgen sein kann. Ein Kappen des Schlepptaues ist unter allen Umständen mißlich, auch nicht immer zulässig, wie zum Beispiel in dem Wegenerschen Falle, wo durch Herabfallen des Taues auf die Bahngleise die dann darüber fahrenden Züge in Gefahr gebracht worden wären.

Als es gegen sechs Uhr Tag wurde, nachdem uns vorher mehrere Stunden der abnehmende Mond geleuchtet hatte, befanden wir uns über einem geschlossenen Meer von Haufenwolken, aus dem einige Lerchen emporstiegen, über uns zog sich allmählich eine Stratusdecke zusammen. Die Sonne blickte durch die grauweißen Massen plastisch wie eine halbe Blutapfelsine durch; die während der Fahrt durch Nacht und Nebel aufgenommne Feuchtigkeit verdunstete nach und nach oder fiel in dicken Tropfen auf uns herab. Nach dem Horizonte zu nahmen die Wolken abenteuerliche Gestalten an. Auf der einen Seite schienen alle Meerungeheuer vereint zu sein: der stachlichte Roche, der Klippenfisch, des Hammers greuliche Ungestalt, auch der entsetzliche Hai, des Meeres Hyäne, und — Zeppelins Riesenfisch waren mitten darunter. Nach der andern Seite zu zeigten die Wolken das Aussehen von Landschaften mit Bergen, Feldern, großen Wäldern und Straßen.

In der zehnten Stunde entstanden einzelne Lücken in den Wolken und wurden allmählich immer größer, auch die Stratusdecke über uns bekam schon einige Risse, die



Von Bitterfeld durch den Thüringer Wald nach Minden
am 30. Sept./1. Okt. 1907

.... In Nebel und über den Wolken
———— Erde in Sicht

uns Aussicht auf baldigen Einfluß der Sonne eröffneten. Nach zehn Uhr schwebten wir über der Weser bei Corvey zwischen Höxter und Holzminden — parallele Höhenzüge gingen von beiden Seiten des Flusses aus —, punkt elf Uhr über Pyrmont mit seinem ganz entzückend gelegnen fürstlich waldeckschen Schlosse, seinen Kuranlagen und dem in einiger Entfernung aus dem Walde hervorschauenden Bambergturme. Hierbei spielte der Zufall wieder einmal eine allerliebste Rolle. Dr. Grille war nach längerem Kuraufenthalt in Pyrmont direkt von dort nach Bitterfeld gefahren. Bei seiner Abreise hatte er auf die Frage, wohin denn die Ballonfahrt gehn solle, geantwortet: „Natürlich nach Pyrmont, hier hat mir's ja so gut gefallen." Er hatte Wort gehalten!

Die Richtung nach Nordwesten, der wir seit Sonnenaufgang gefolgt waren, behielten wir bis zum Schlusse bei. Dreimal im ganzen kreuzten wir die Weser, zuletzt bei Rinteln, dann landeten wir, ohne den Ballon aufzureißen, nachmittags $1^1/_2$ Uhr sanft auf einem Sturzacker bei Minderheide unweit Minden. Wir hatten vom Aufstieg bis zur Landung einen großen nach Norden geöffneten Bogen beschrieben, 420 Kilometer wirklich zurückgelegte Strecke, 250 Kilometer Luftlinie.

Unser „Ernst" hatte seinem rühmlich bekannten Namen wieder alle Ehre gemacht. Aus der von ihm erreichten Maximalhöhe von 2100 Metern war er ganz allmählich herabgestiegen und hatte deshalb durch Aufnahme atmosphärischer Luft seine Form prall erhalten. Ein Sack Ballast war noch übrig, die Fahrt hätte also nach Aussteigen eines der beiden Reisegefährten mit sechs Sack leicht bis an die Nordseeküste fortgesetzt werden können. Allein Abspannung, drohendes Regenwetter und der Wunsch, den Abend gemeinsam zu verleben, ließen uns darauf verzichten. Der Hauptzweck war ja schon mit der so lehrreichen Nachtfahrt erreicht. Um die kostbare Wasserstofffüllung noch etwas auszunützen, wurde der zahlreich um uns versammelten westfälischen Jugend ein Hauptspaß

bereitet: der Führer nahm zweimal vier Knaben und einmal vier Mädchen bis auf hundert Meter mit in die Höhe. Die Freude an dem Staunen und dem Jubel der Kleinen, als sie auf ihre Heimat und ihre Spielgefährten von oben herabschauten, war auch ein Genuß, der sich lohnte. „Nein, wo lütt de Hüser utseihn un de Feller un de Lüd!"

Zum Schluß sei als ein wahrer Triumph wissenschaftlicher Wetterkunde das Telegramm abgedruckt, das mir Dr. Kurt Wegener am Nachmittag des 30. September aus Frankfurt am Main nach Bitterfeld gesandt hatte: „Geschwindigkeit voraussichtlich gering, Fahrtrichtung wechselnd, im allgemeinen nördlich, Niederschläge unwahrscheinlich, vielfache Nebel, starke Schichtung, geringer Ballastverbrauch." Wort für Wort war seine Voraussage wieder eingetroffen.

Übersicht

Nr.	Tag und Jahr	Ballon (Ballast: Sack zu 15 kg)	Teilnehmer (außer dem Verfasser)	Abfahrtsort
I	18. Juli 1904	Helmholtz (15)	*Dr. Bröckelmann, Berlin Hauptmann Härtel, Riesa	Charlottenburg
II	18. März 1905	Aßmann (7)	*Hauptmann v. Kehler vom Luftschifferbataillon Hauptmann Härtel	Bitterfeld
III	24. Juli 1905	Helmholtz (7)	*Oberarzt Dr. Flemming vom Luftschifferbataillon Hauptmann Härtel	Charlottenburg
IV	7. Oktober 1905	Helmholtz (16)	*Leutnant Geerdtz vom Luftschifferbataillon Dr. jur. Peill, Köln	Charlottenburg
V	18./19. April 1906 Nachtf.	Ernst (8) Führerfahrt des Verf.	Hauptmann v. Kehler Rentner Harras, Berlin	Bitterfeld
VI	6./7. Juni 1906 Nachtfahrt	Ernst (9)	Rechtsanw. Dr. Reichel, Meißen Fabrikbesitzer Cassirer, Charlottenburg	Bitterfeld
VII	4./5. August 1906 Nachtf.	Ernst (10)	Rechtsanwalt Dr. Reichel Fabrikbesitzer Cassirer	Bitterfeld
VIII	14./15. Okt. 1906 Nachtfahrt	Helmholtz (13) als 4. Sieger bei der intern. Wettfahrt	*Dr. phil. Elias, Schriftleiter der Illustr. Aëronaut. Mitteilungen, Berlin	Tegel bei Berlin
IX	30. Dezbr. 1906	Ernst ($5^1/_2$)	Rechtsanwalt Dr. Reichel Dr. med. Weißwange, Dresden	Bitterfeld
X	25. März 1907	Bezold (14)	Fräul. Marg. Große, Fräul. Elsbeth Große } Meißen Rechtsanwalt Dr. Reichel	Tegel
XI	17./18. Mai 1907 Nachtfahrt	Bezold (32)	Justizrat Dr. Reichel (erwirbt dabei d. Führereigensch.) Hofrat Pfaff, Dresden. George Millington Herrmann, London	Bitterfeld
XII	31. Juli 1907 Nachtfahrt ($^1/_4$1 Uhr morg.)	Ernst ($9^1/_2$)	Dr. med. Weißwange	Bitterfeld
XIII	6. August 1907 Nachtfahrt (1 Uhr morg.)	Bezold (14)	Fabrikdirektor Otto Heckmann, Meißen cand. jur. Otto Hilleke, Neuenrade, Westfalen	Bitterfeld
XIV	13./14. Aug. 1907 Nachtfahrt	Bezold ($10^1/_2$)	Justizrat Dr. Reichel Dr. med. Weißwange	Tegel
XV	30. Sept./ 1. Oktbr. 1907 Nachtfahrt	Ernst ($8^1/_2$)	Regierungsassessor Dr. Grille, Freiberg Dr. jur. B. von Schönberg, Dresden	Bitterfeld
		Gasverbrauch: 15400 m³		

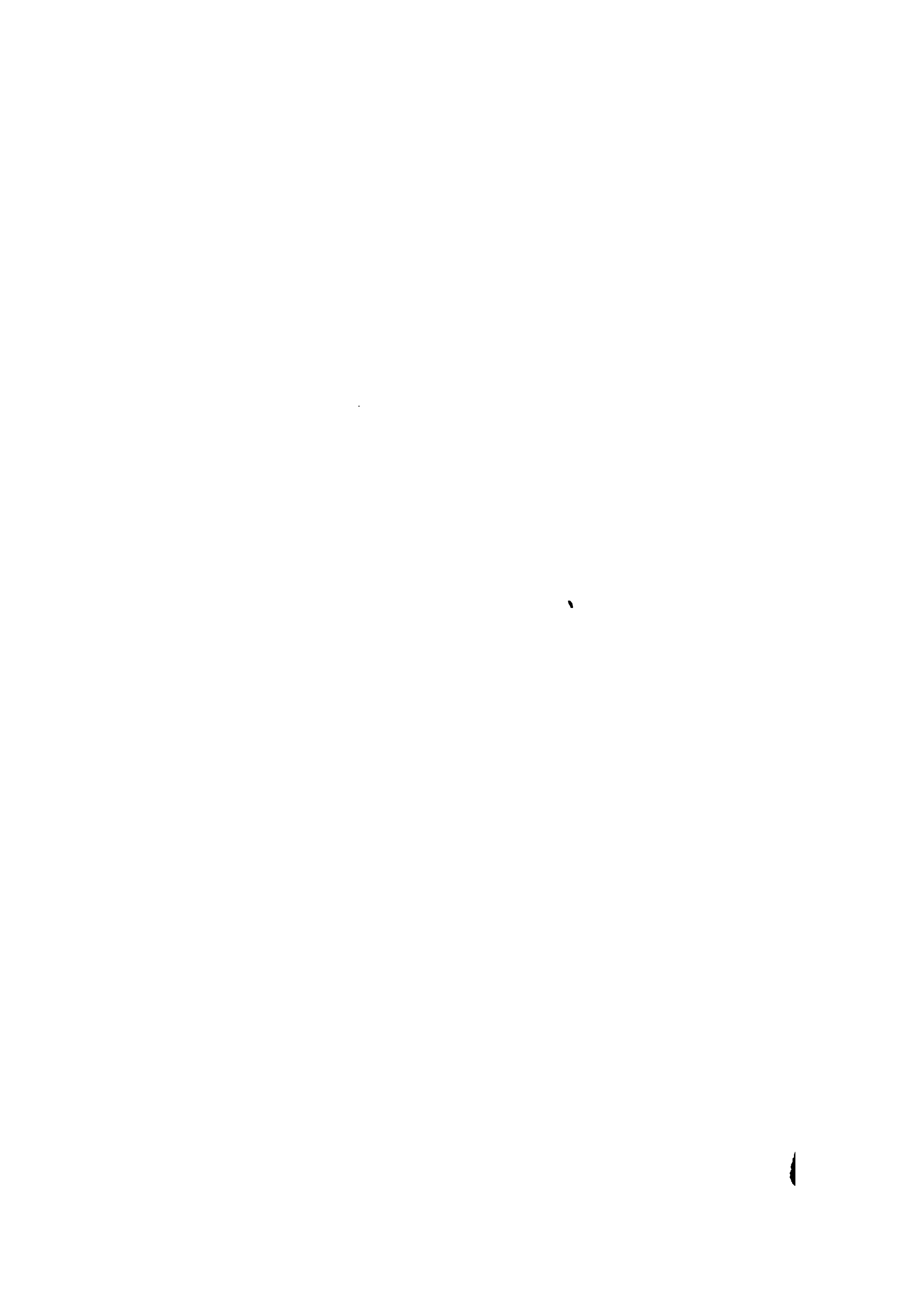
* als Führer. Bei den übrigen Fahrten hatte der Verfasser die Führung. Die Leuchtgas. Größe der benutzten Ballons: Aßmann 600 m³, Ernst 680 m³, Helmholtz

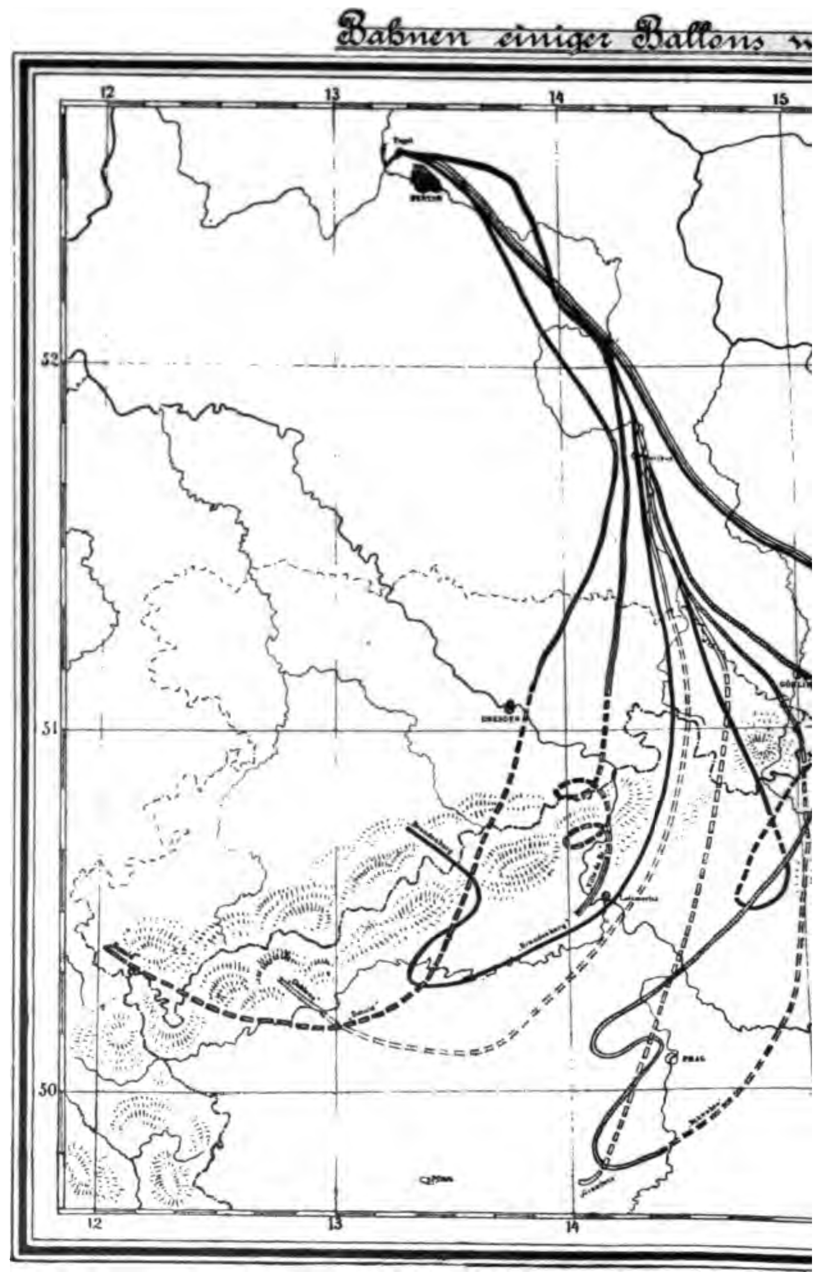
der Fahrten

Landungsort	Art der Landung	Dauer der Fahrt Std. Min.	Wirkliche Länge der Fahrt (Luftlinie) km	Mittlere Geschwindigkeit km in der Stunde (m i. d. Sek.)	Größte erreichte Höhe: m	Beschrieben Seite
Giersdorf bei Warmbrunn am Riesengebirge	glatt	7.—	250	35.7 (9.9)	3000	22
Jeserig bei Wiesenburg in der Mark	sehr glatt	6.30	58	9.— (2.5)	1650	46
Gut Berghof bei Rüdersdorf in der Mark	sehr glatt	1.25	40	28.25 (7.9)	500	66
Linderode bei Sorau in der Niederlausitz	glatt	3.10	165	52.10 (14.5)	3500	71
Rieste an der Hase, Kreis Bersenbrück, Reg.-Bez. Osnabrück, Pr. Hannover	sehr glatt	9.55	360 (320)	36.30 (10.1)	660	75
Spichern bei Forbach in Lothringen	glatt	14.40	530 (480)	36.15 (10.—)	2900	91
Rendziny, östl. von Nowo Radomsk, Gouvernement Petrikau, Rußland	glatt	13.50	570 (520)	41.20 (11.5)	3100	107
Schmellwitz b. Schweidnitz in Schlesien	sehr glatt	21.40	445 (295)	20.55 (5.8)	4100	128
Boxdorf bei Dresden	sehr glatt	8.05	140	17.32 (4.8)	1500	151
Oberfriedersdorf b. Ebersbach in der sächsischen Lausitz	glatt	6.—	210 (192)	35.— (9.7)	2400	168
Ossowo bei Konitz, Kreis Flatow, Regierungsbezirk Marienwerder, Provinz Westpreußen	sehr glatt	17.40	470 (440)	27.65 (7.7)	3800	180
Maljanow, nordöstlich von Kalisch (Gouvernementstadt), Rußland	sehr glatt	10.15	440	40.— (11.1)	2100	196
Güst bei Greifswald	glatt	10.30	360 (300)	32.— (8.3)	1000	202
Gut Okalewo, Kreis Rypin, Gouvernement Plozk, Rußland	glatt	14.10	460 (440)	32.5 (9.1)	2300	212
Minderheide bei Minden Provinz Westfalen	glatt	16.30	420 (250)	26.— (7.2)	2100	231
			Im ganzen 4918 km			

Fahrten von Bitterfeld aus wurden mit Wasserstoff unternommen, die andern mit 1300 m³, Bezold 1380 m³.

Druck von Karl Marquart in Leipzig





Nach einer Zeichnung von Professor Dr. Süring.

…er Wettfahrt am 14. Oktober 1906.

16
17
18
19
52
BRESLAU
51
50
16
17
18
19

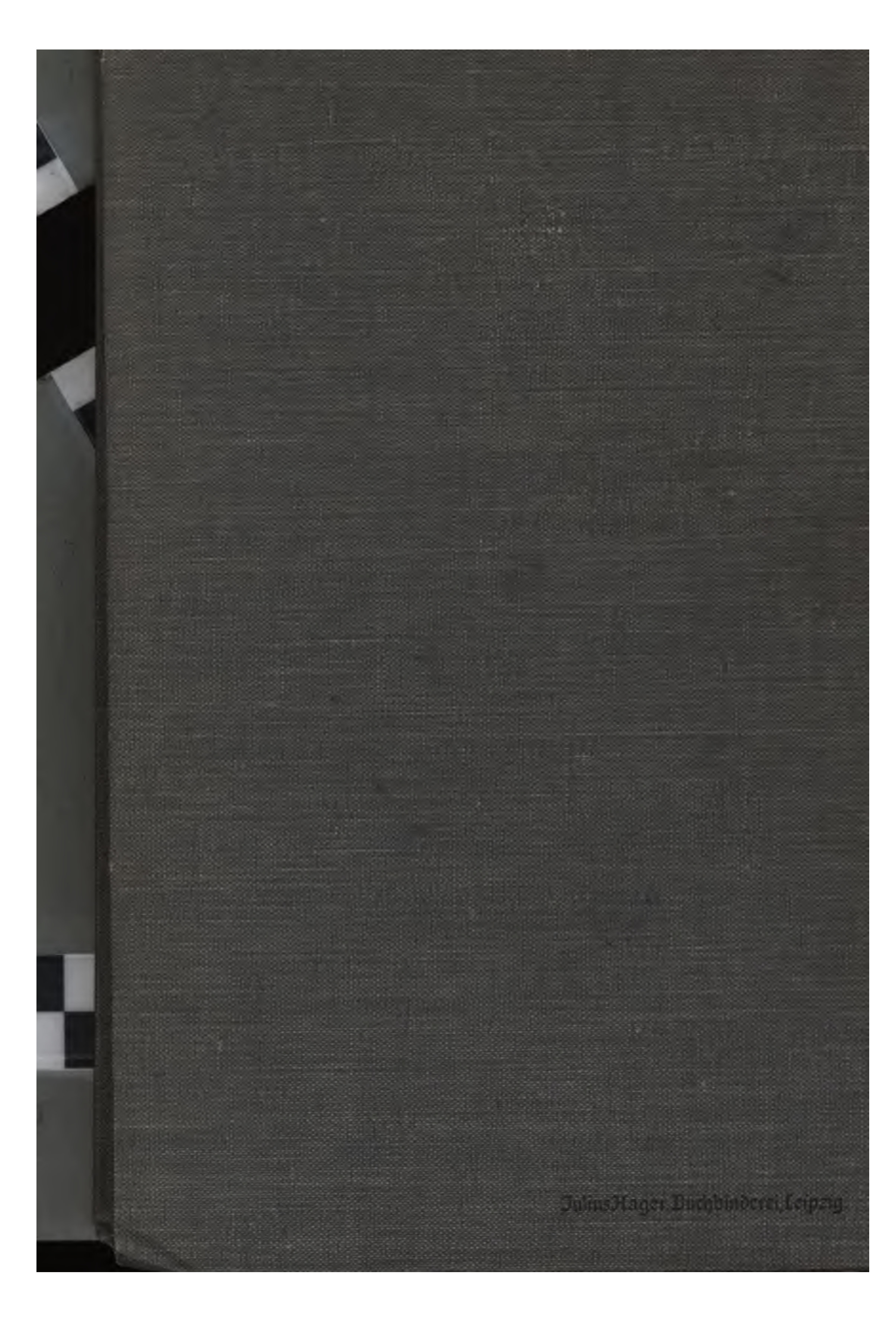


14 15 21








Julius Hager. Buchbinderei, Leipzig.